

Staden i ord och handling

The City in Theory and Practise

Eva-Lotta Johansson & Charlotta Råsmark



Examensarbete i landskapsplanering, 2 x 20p, vt 2006

Institutionen för stad och land, SLU Ultuna

Handledare: Ulla Berglund och Martin Landahl

Examinator: Thorbjörn Andersson

Extern examinerator: Matilda Stannow

© Eva-Lotta Johansson & Charlotta Råsmark samt Institutionen för
stad och land SLU Ultuna 2006

Layout och omslag: författarna

Illustrationer: författarna, där inget annat anges

Tryck: Repro Ultuna

Sammanfattning

Vad är stad? Vad menas med stadsmässighet? Hur ska vi bygga stad för att uppnå en god livsmiljö för vår egen och kommande generationer? Dessa frågor är ständigt aktuella och debatteras flitigt. De är också viktiga att ha funderat över när man tar sig an ett planeraryrke.

Detta examensarbete innehåller en beskrivning av och reflektioner kring de återkommande frågorna i dagens stadsbyggnadsdebatt. Den tidsperiod som behandlas är 2001-2006. Med hjälp av debattörers egna ord presenteras argument kring bland annat stadens själ och syfte, vilken struktur den bör ha, hur man bygger för en hållbar utveckling samt vikten av konkurrenskraftiga städer.

Begreppen stad och stadsmässighet och deras betydelser granskas närmare. Vi redovisar hur stad definieras av andra och närmar oss en egen stadsdefinition som är medvetet oprecis. Vi vill så långt som möjligt skilja definierandet av vad stad *är* från åsikterna om hur den bör utvecklas. Begreppet stadsmässig kan enligt vårt sätt att se användas antingen som det adjektiv som beskriver substantivet stad, eller som betecknande för en viss stadsbyggnadsstil. Vi anser att det förstnämnda användningssättet är problematiskt. Ordet används ofta slarvigt, som om konsensus rådde kring vad stad betyder. Istället för att använda stadsmässighets-

begreppet när man vill benämna stadens karaktäristika, bör man anstränga sig för att beskriva de specifika kvalitéer man syftar på. Som beskrivning av ett för vår tid typiskt stadsbyggande tycker vi dock att stadsmässighetsbegreppet fungerar bra.

Med utgångspunkt i motsatsparet natur-kultur argumenterar vi dels för att stadens grönska inte behöver ha en viss karaktär, ett visst uttryck för att passa in i stadsmiljön, dels för att den ska ses som ett stadselement precis som bebyggelse och infrastruktur. Planeringen av det gröna måste vara en integrerad del av stadsplaneringen, inte en särfråga.

Utifrån ett studiebesök i Kalmar beskrivs likheter och skillnader mellan den Stockholmscentrerade stadsbyggnadsdebatten och planerarens verklighet i en medelstor svensk stad. Hanterandet av historia och tradition kontra utveckling och nytänkande är ett viktigt tema i avsnittet om Kalmar.

Avslutningsvis diskuterar vi på olika sätt variation som en stadstypisk egenskap, och som en viktig kvalitet som vi vill värna. Vi kritiserar också dagens starka fokus på utvecklandet av stadens konkurrenskraft samt resonerar kring hur man kan förhålla sig till planeringens möjligheter och begränsningar.

Abstract

What is a city? What do we mean when we describe something as urban? In what way should we build the city so that we can achieve a good environment for our own generation and for generations to come? These questions are constantly of interest and they are frequently discussed. It is also important to have considered these questions when working with city-planning.

This essay contains a description of and reflections about the recurrent questions in today's debate about the city and city-planning. The time period that is focused on is from 2001-2006. The debaters ideas about the city's soul and its purpose, how it should be built, how we build sustainable cities and the importance of competitive cities are presented.

The definitions of "city" and "urban" are studied closer. We show how "city" is defined by others and we present a definition of our own, one that is deliberately broad. We want to distinguish the notion of what a city *is* from the ideas about how it should be developed. Urban is a word that, from our point of view, can be used either as an adjective to the noun city, or as a description for a certain type of city structure and architecture. We think the first way is problematic. In the Swedish debate about the city, urban is a word that is often used carelessly, as if it is perfectly clear what

kind of city you are referring to. Instead of using urban as a description of the characteristics of the city, you should try to actually describe the specific qualities you are referring to. As a description of a certain type of city structure and architecture, we think that “urban” works well.

With a discussion about the notions of nature and culture as a starting point, we argue that the city greenery doesn’t need to have a certain character or expression to fit in with the urban environment. We also argue that it should be considered as a part of the city in the same way that buildings and infrastructure are. The planning of green areas must be an integrated part of city-planning and not considered a special case.

Influenced from a visit in Kalmar we discuss resemblances and differences between the Stockholm focused debate and the planner’s reality in a middle-sized Swedish town. An important issue in the section about Kalmar is how to handle history and tradition as well as development and new thinking.

In the last section we discuss, in different ways, variation as a typical city characteristic and as a quality that we want to protect. We also criticize today’s focus on competition and we discuss the advantages and disadvantages in planning.

Innehåll

Sammanfattning

Abstract

Förord 9

Inledning 11

Tecken i tiden – ett försök att karaktärisera dagens debatt 17

Den goda staden 20

Den täta staden 30

Den hållbara staden 34

Mobilitet som problem eller drivkraft 39

Den flerkärniga staden 42

Den konkurrenskraftiga staden 45

Vad är stad? 51

Byggd form och socialt liv 52

En artefakt i behov av historia 56

En handelsplats 59

Är detta allt? 61

Om stadsmässighet 63

Hur används begreppet? 63

Definition, begrepp, fenomen 65

Det stadsmässiga byggandet 67

Parkorg, stadsskog och allt däremellan 73

Staden som idealtyp – naturen som dess motsats 74

Vad är natur, vad är kultur? 76

Trädgårdskonstens meningsskapande 78

Urban grönska och sparad natur - eller hela skalan 80

”Den andre” och ”det andra” - olikheter av olika slag 83

Grönstråk – barriärer i staden? 89

Staden begränsas av det gröna 89

Det gröna ska hänga samman 91

Vad bildar en barriär? 92

Att tillgängliggöra staden 94

Se till stadens alla delar 99

Kalmar – visioner i verklig kontext 105

Förnöjd ankdamd/Nyurbanismen oemotsagd 108

Urbaniteten – en mentalitet 109

Planeringens roll och möjligheter 112

Kalmar at large 114

Teorin i praktiken 118

Tankar om staden, dess syfte och dess planering 121

En inkluderande stadsdefinition 121

Drömstadsliv och vardagsstadsliv 126

Att ifrågasätta det invanda 128

Parkerna och naturen – delar i stadsutvecklingen 132

Stadens funktioner och motiv 133

Ytlig tydlighet 135

Modernism och antimodernism i det unga planerarhjärtat 140

Epilog 146

Om tidskrifterna 148

Ett urval debattörer 150

Källförteckning 154

Förord

Detta är ett examensarbete i landskapsplanering som genomförts under våren 2006 och omfattar 2 x 20 poäng. Ulla Berglund, universitetslektor vid institutionen för stad och land, SLU Ultuna, och Martin Landahl, lärare i journalistik, Uppsala Universitet, har varit handledare. Thorbjörn Andersson, adjungerad professor vid institutionen för stad och land, SLU Ultuna, och Matilda Stannow, redaktör på tidskriften Arkitektur, har varit examinatorer.

Vi vill tacka Ulla för tuff kritik och kunnig vägledning bland begrepp, fenomen och idéer, Martin för inspiration och nya språkliga lärdomar och Thorbjörn och Matilda för ett givande seminarium. Tack också till Petter Åkerblom och Clas Florgård för uppmuntrande startmöten, Mats Haglund och Staffan Lindholm som generöst delade med sig av sin tid och sina erfarenheter under vårt besök i Kalmar, Klas Eckerberg för att vi fick låna Sabon och David Halim som tålmodigt löst allehanda problem kopplade till datorer och skrivare.

Uppsala juni 2006

Eva-Lotta Johansson och Charlotta Råsmark





Inledning

Detta arbete tar avstamp i begreppet stadsmässighet. Det är ett ord som följt oss genom utbildningen, som funnits med i föreläsningarna, i diskussionerna, i uppgifterna. I var students och lärares mun. Som har haft ungefär samma självklara status som "rumslighet", "vattenspegel" och "utblick". Ett, till synes, oomtvistligt begrepp. Det är ett ord som det mot slutet av utbildningen blivit svårt att använda seriöst, helt enkelt därför att det känts uttjatat, urvattnat, luddigt. Men stadsmässighetsbegreppet lockar, i all sin uttänjdhet, till eftertanke. Vad säger det om vår bild av staden, vad säger det om stadsbyggandet av idag? Vi har känt en trötthet inför begreppet, men också ett behov av att förhålla oss till det på ett medvetet sätt, eftersom det under de senaste åren haft stor påverkan på stadsbyggnadsdebatten och därmed på stadsbyggandet.

Vi började vårt arbete med uppfattningen att stadsmässigheten är ett ideal inom stadsbyggandet av idag, en ingrediens som "måste" vara med i receptet för ett framgångsrikt stadsprojekt. Vi ställde oss frågorna: Vad innebär stadsmässighet? Vad kan ordet betyda i olika sammanhang och vad betyder det för oss? Är det ett begrepp som vi vill använda eller förkasta? Vilka blir de fysiska följderna när idéer om stadsmässighet omsätts i praktiken i vår tid, det vill säga: hur ser fenomenet

stadsmässighet ut idag?

Ännu en fråga har följt oss genom arbetet och den har vi fått från sociologen Johan Asplund, som i sin bok *Om undran inför samhället* ger inspirerande vägledning i hur man kan förhålla sig när man gett sig in på en uppgift som vår. Asplund menar att det är "ett i största allmänhet bra förhållningssätt, att om påståendens natur alltid fråga sig: Varför i helvete då då?" Vi håller med! Att ständigt ställa denna fråga både till det man läser och det man själv tänker är en utmärkt metod, om än krävande.

Vi bestämde oss för att avgränsa vårt arbete till att handla om de senaste fem årens svenska stadsbyggnadsdebatt, vilket betyder att vi studerat diskussionerna som förts under den tid vi varit landskapsarkitektstudenter.

För att närma oss svar på frågorna om staden började vi med att inventera de fem senaste årgångarna av tidskrifterna *Area*, *Arkitektur*, *Arkitekten* och *Plan* (se presentation sidan 148). Vi bläddrade igenom samtliga nummer och antecknade vilka texter som tycktes beröra våra frågor. Därefter delade vi upp tidskrifterna och började läsa. Vi har alltså läst ungefär hälften av texterna var, sedan redovisat det vi läst för varandra och diskuterat det. De artiklar som fått störst betydelse för vårt arbete har vi båda läst. För att få större bredd i läsningen har vi läst stadsbyggnadsartiklar ur Dagens Nyheter från samma tidsperiod. För att få djup i läsningen har vi även läst böcker, hela och delar av. Också vad gäller dessa har vi fokuserat på titlar som kommit ut

under åren 2001-2006, men vissa undantag har gjorts. Vi har till exempel inte kunnat låta bli Jane Jacobs *The Death and Life of Great American Cities* från 1961, eftersom väldigt många av de debattörer vi stött på har haft något att säga om denna bok.

Denna litteraturstudie – vårt arbetes inventering – har lett fram till den översikt av dagens stadsbyggnadsdebatt som presenteras i första kapitlet av vår essä. Genom att kortfattat redogöra för ett antal ledande idéer som vi kunnat se när vi har läst vad som skrivits under den här tiden försöker vi sammanfatta de senaste fem årens debatt. Exempel på sådana är ”den täta staden”, ”den flerkärniga staden”, ”den konkurrenskraftiga staden”. I beskrivningen av debatten har vi försökt hålla oss neutrala.

Andra kapitlet handlar om själva stadsbegreppet: Vad rymms i ordet stad? Hur används det i dagens debatt? Detta kapitel är, liksom det första, mer undersökande än reflekterande och tyckande. De kapitel som sedan följer är starkare färgade av våra egna tankar och uppfattningar.

Tredje kapitlet behandlar stadsmässighetsbegreppet. Här redovisar vi åsikter och definitioner som vi funnit under läsningen och resonerar kring vår egen syn på vad stadsmässighet innebär och hur vi tycker att ordet bäst används. Vi diskuterar dessutom fenomenet stadsmässighet, det vill säga det byggande som har stadsmässighet som mål. Vilket blir resultatet när vår tids ideal får fysisk form?

Kapitel fyra och fem behandlar stadens grönska. Med utgångspunkt i stadsmässighetsbegreppet och

diskussionerna om staden skriver vi om stadsgrönskan dels i termer av *karaktär* och dels i termer av *struktur*.

Sjätte kapitlet är ett nedslag i en praktisk planerungsverklighet. För att få ett komplement till all teoribildning, alla åsikter, alla ord, åkte vi till Kalmar för ett samtal om stadsutveckling med stadsarkitekten och landskapsarkitekten där. Kalmarbesöket var också ett sätt att få perspektiv på den starkt Stockholmscentrerade debatten.

I sjunde och sista kapitlet sammanfattar och diskuterar vi de intryck och tankar som arbetet gett oss. Vi återvänder till den aktuella stadsbyggnadsdebattens ständigt återkommande frågor och resonerar kring dessa utifrån mer personliga ställningstaganden.

Vi har gemensamt författat alla kapitel förutom de två som handlar om stadens grönska, för dessa har vi delat upp huvudansvaret. Charlotta diskuterar grönskans karaktär i "Parktorg, stadsskog och allt där emellan" medan Eva-Lotta fokuserat på dess struktur i "Grönstråk – barriärer i staden?".

Begreppet stadsmässighet är inte nytt, inte unikt för den period vi studerat. Ordet har tvärtom inom svensk stadsbyggnad representerat olika uttryck i olika tider, och visat sig kunna ha påfallande olika betydelser. Ett mer omfattande arbete skulle kunna berätta stadsmässighetsbegreppets historia och jämföra denna med dagsläget; ge ett längre historiskt perspektiv på användandet av begreppet än vår fokusering på de senaste fem åren. Femårsperioden har dock visat sig tillräckligt lång för att dels lära känna de tidstypiska idéerna om staden, dels skönja en förändring över tid.

Vårt arbete har tagit avstamp i begreppet stadsmässighet, men det är förstås själva fenomenet staden som är mest intressant. Stadsmässighetsbegreppet har hjälpt oss att se i vilken ända vi ska börja. Att använda våra frågor kring detta ord och dess relevans som röd tråd under läsande och tänkande har fungerat både som avgränsning och som en hjälp att komma framåt.

MÅSTE BYGGA HÅLLBART

MOBILITETEN
ÄR EN DRIVKRAFT

TILLBAKA TILL DEN
AUTENTISKA STADEN

MOBILITETEN
ÄR ETT PROBLEM

FLERA KÄRNOR

FÖRTÄTA

ATTRAKTIVITET
PLACE MARKETING



Tecken i tiden – ett försök att karaktärisera dagens debatt

Att beskriva sin egen samtid är svårt. Den debatt vi inventerat genom att läsa aktuella tidskrifter och böcker låter sig inte enkelt dissekeras och beskrivas som enskilda idéer. Men för att förstå sig på den måste man ändå – det går inte att komma ifrån – undersöka hur den är uppbyggd, och det är vad vi gör i detta kapitel.

Stadsbyggnadsdebatten består av otaliga argument och motargument som grundar sig på en mångfald föreställningar om människan och staden. En handfull idéer lyser igenom i praktiskt taget varje text vi läst. Det vi beskriver här är det vi sett; en inventering av vilka idéer som stadsbyggnadsdiskussionen förs kring idag. Det är alltså inte ett ställningstagande eller en lista över det vi själva tycker är viktigast.

Det finns starka idéer med stor genomslagskraft som ger debatten dess karaktär. Och så finns det undanträngda perspektiv som hamnat lite vid sidan av den intensiva diskussionen, som kan skymtas men som inte är avgörande för hur debatten ter sig. Förmodligen är det också så att det finns viktiga idéer om staden som inte hörs alls. Den här texten kommer dock att handla om de frågor som diskussionerna i huvudsak kretsar kring idag, om de perspektiv som är dominerande.

En övergripande fråga som måste tas upp innan vi beskriver stadsbyggnadsdebattens huvudlinjer är vad

man ska kalla den tid vi lever i. Vilken är vår tids ism? Arkitekterna och forskarna Inger Bergström och Magdalena Forshamn sammanfattar dagsläget i skriften *Nya stadsbyggnadsidéer – forskning och utveckling* och utgår där från att vår tid är postmodernistisk, men nyanserar sedan bilden: ”Det finns dock ett ifrågasättande av ordet postmodernism som etikett på vår tid, många menar att det snarare är fråga om senmodernism. Dvs en mogen och lite trött modernism, som förlorat sitt idéinnehåll, snarare än en helt ny era.”

Förmodligen är den rimligaste beskrivningen att vi befinner oss i ett gränsland där modernistiskt och postmodernistiskt tänkande existerar sida vid sida. Om det modernistiska tänkandet står för framskridande kunskapsutveckling och ett fokuserande på objektivitet och rationalism, står det postmoderna för ett ifrågasättande av tron på rationella metoder och för ett bejakande av det subjektiva. Det ständiga erövrandet av ny kunskap ger oss bättre och bättre förutsättningar att hitta de goda lösningarna, säger modernismen. Objektivitet är medlet för att kunna planera rättvist, planera för alla. Det postmodernistiska svaret blir att objektivitet är en omöjlighet och att kunskapsackumuleringen i sig inte ger oss några högre stående lösningar. Vi behöver komma bort från tankesättet att sortering och planering kan lösa alla problem, och istället bejaka komplexitet, mångtydighet, kaos och kreativitet.

Även om vår tid rent allmänt bäst beskrivs som ett pågående replikskifte mellan modernistiskt och postmodernistiskt, får nog själva stadsbyggnadsdebatten kallas postmodern. Vi utgår ifrån att man finner mer

av modernistiskt tänkande i artiklar, avhandlingar och rapporter som rör enskilda funktionsfrågor som till exempel bostadsplanering och trafik, än i de idémässiga diskussionerna kring stadens utveckling.

Att modernistiskt och postmodernistiskt tänkande existerar sida vid sida är något som många stadsbyggnadsdebattörer uttrycker frustration över; det modernistiska arvet ses som ett hinder för den stadsutveckling man vill verka för. I *Plan 1*, 2001 skriver exempelvis Eva Bergdahl och Magnus Rönn, forskare vid arkitekturskolan, КТН, om Boverkets ”Janusansikte”: ”Dels producerar Boverket råd och rekommendationer där skyddsavstånd och zoner framstår som lämpliga medel för att minimera störningar i stadsmiljön. Det är en statlig rådgivning som leder till en fortsatt separering av stadens funktioner. Dels producerar Boverket genom Stadsmiljörådet skrifter som argumenterar för en levande stad. Här är det värdet av funktionsintegrering och kvalitetsbegreppet som står i centrum för intresset.” Författarna frågar sig om stadsplaneringen har rätt utformade medel för att nå det stadsbyggnadspolitiska målet funktionsintegrering, och ger exempel från stadsutvecklingsprojekt i Västerås och Karlstad. Där har kommunerna försökt att i plan skapa förutsättningar för en funktionsintegrerad stadsmiljö men hindrats av regler utformade enligt principen om konfliktlösning genom funktionsseparering.

Den svenska stadsbyggnadsdebatten av idag präglas till stor del av antimodernistiska ideal. Modernismens misslyckande lyfts ofta fram medan få talar om modernismens förtjänster. Kritiken av det modernistiska



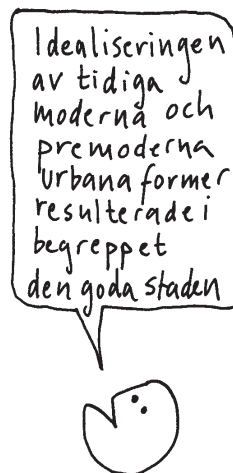
är ibland resonerande och mild, som ovan, men ofta betydligt mer drastisk. Louise Nyström, arkitekt, professor i fysisk planering vid Blekinge Tekniska Högskola och tidigare sekreterare i stadsmiljörådet, skriver i *Arkitektur* 7, 2003 att "modernismens ansträngningar att i förorten hitta en kombination av lantlighet och stadsmässighet var dömda att misslyckas. Resultatet blev som vi vet ett varken-eller istället för ett både-och. Istället för plats blev det platslöshet". Med detta kraftfulla påstående som exempel på vad som måste sägas vara en allmän tendens i dagens debatt, går vi vidare till beskrivningen av debattens huvudlinjer.

Den goda staden

Ordet stad har en starkt positiv laddning idag. Staden är god, den är en bra uppfinning. Det tycker precis var-enda skribent som vi stött på under vår inventering av de senaste årens stadsbyggnadsdebatt. Kanske är detta en självklarhet, kanske intresserar man sig inte för att diskutera stadens utveckling om man i grund och botten ser den som något dåligt. Men det intressanta är att det trots ett vida utbrett konsensus kring stadens förträfflighet finns en konflikt i vad godheten står för. I samma stund som tanken att staden är god presenteras i skepnad av begreppet "den goda staden", är delningen bland stadstyckarna ett faktum. "Den goda staden" är nämligen ett begrepp som inte bara betyder att staden är god, utan som också är knutet till specifika ideal om hur staden bör byggas. Följaktligen är det en formulering som man kan vara mer eller mindre allergisk mot,

även om man håller med om att staden är en bärande kollektiv nyttighet. Upprinnelsen och betydelsen av begreppet beskrivs av Tom Nielsen, urbanforskare vid arkitekturskolan i Århus, i *Arkitektur* 6, 2005. Han skriver att den antimodernistiska idéströmning som betonar det modernistiska stadsbyggandets "platslöshet" och brist på historisk förankring inspirerats av Kevin Lynchs *The Image of the City* (1960), Gordon Cullens *The Cincise Townscape* (1961) och Jane Jacobs *The Death and Life of Great American Cities* (1961): "Alla böcker från omkring 1960 som på olika sätt beskriver staden som en levande organism som integrerar högt och lågt, stort och smått, genom att organisera husen kring en kontinuerlig sekvens 'offentliga' rum i form av gator, torg och parker. Idealiseringen av tidiga moderna och premoderna urbana former, resulterade i begreppet den goda staden som alltså blev synonymt med denna stadsform."

Även om inte alla debattörer ansluter sig till de formmässiga ideal som finns knutna till tankarna om den goda staden, är det tydligt att många gör det. Det duggar tätt av idémässiga kopplingar och direkta referenser till Jane Jacobs. Den förmodernistiska, täta och kontinuerliga staden har en självklar status som förebildsstad och rutnätsstenstaden är mycket omhuldad. I en tid då det modernistiska stadsbyggandet kritiserats hårt har man ideologiskt återvänt till sitt hatobjekts hatobjekt. Eller för att uttrycka det omvänt: i en tid då man återupptäckt den traditionella staden är det naturligt att vända sig emot ett stadsbyggande som eftersträfvade något helt annat. Och eftersom det inte går någon nöd på



oss i staden längre, eftersom sjukdom och död som en direkt följd av undermåliga bostäder och osund stadsmiljö är ett minne blott, kan vi återvända till den tidiga 1900-talsstaden och se på den med nya, tindrande ögon.

Kärleken till den förmodernistiska staden är ett uttryck för en längtan efter den form av stadsliv som människor förväntas leva i välfungerande stadskärnor av traditionell konstitution, men som inte anses pågå i modernismens förorter eller i externcentrumens köplador. Argumentationen grundläggs med handfasta, praktiskt orienterade orsakssammanhang: En tät och funktionsblandad stadsstruktur gör att mycket folk rör sig på en koncentrerad yta och därmed tvingas att mötas och interagera medan de lever sina vardagsliv. På denna grund vilar mer ideologiska, antropologiska resonemang om vem människan blir i staden, nämligen sitt allra bästa jag: I den goda staden, genom de ständiga konfrontationer den ger upphov till, frodas människans ädlaste egenskaper. Staden gynnar på så sätt utvecklingen av demokrati, tolerans och kreativitet; det goda med staden är helt enkelt att den gör människan god. Och som grädde på moset tronar målande beskrivningar av hur *trevligt* det är med urbanitet. Det handlar om människor, mångfald, myller och möten. Om ett stort och varierande utbud, gator och platser som är befolkade stora delar av dygnet, om liv och rörelse, händelser, spontanitet, folk som tittar på folk, uteserveringar, caféer, kulturliv.

Idén om den goda staden bygger alltså starkt på föreställningar om urbana beteenden och den ideala

stadsinvånaren är den som anammar dessa beteenden. I *Arkitektur* 3, 2002 skriver arkitekturhistorikern Björn Linn: "Stadens rum var det växthus där urbaniteten drevs upp. Den betecknade ett sätt att vara. I en urban miljö möts man, man blir sedd och kan bli igenkänd, även om man fortfarande är anonym." I *Arkitektur* 8, 2001, i en recension av Jan Gehls bok *Nye Stadsrum*, skriver arkitekten Gösta Carlestam: "Den starkaste uppmaningen från Jan Gehls projektgrupp är att ta de gående människorna på allvar. Om man gör det så får man en nyckel till att skapa ett värdigt stadsrum, där man kan sitta och bli sedd, dricka kaffe, diskutera." Under rubriken "Staden som idealtyp" i *Arkitektur* 7, 2003 redovisar Louise Nyström en stadsdefinition som formulerats av Dieter Hassenpflug vid institutet för Europeisk urbanistik vid Bauhausuniversitetet i Weimar. Enligt denna är en av de sociala stadsegenskaperna närvaron av "urbana" människor, det vill säga människor med "tolerans, intellektuell mottaglighet, öppenhet och världsvana, pigghet, nyfikenhet, självmedvetenhet och oberoende".

Tankarna om den goda stadens förverkligande förs idag fram främst av dem som kallar sig, eller av andra kallas nyurbanister. En nyurbanist är, för att uttrycka det enkelt, en person som i sin argumentation har starkt fokus på just den goda staden. I striktare bemärkelse är en nyurbanist en medlem i eller en anhängare till Congress of the New Urbanism (CNU), en amerikansk stadsutvecklingsrörelse som grundades 1993 och som fått stor genomslagskraft i såväl USA som Europa. CNU representerar en ambitiös samling stadsbyggnads-

Ett värdigt stadsrum,
där man kan sitta
och bli sedd,
dricka kaffe,
diskutera



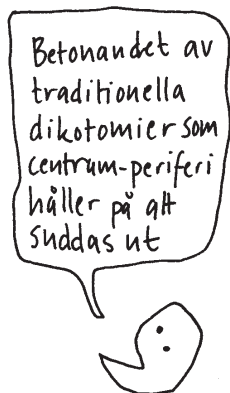
mässiga regler som syftar till att skapa städer med den goda stadens värden; rörelsen är en motreaktion på den utglesnande amerikanska staden, på vad som av Louise Nyström beskrivs som "stadslandskapets sociala, estetiska, miljömässiga och kulturella sönderfall" (*Arkitektur* 7, 2003). Bland huvudidéerna syns ett mer effektivt markutnyttjande i städerna, kollektivtrafikförsörjning och ett värnande av det offentliga rummet. Den ny-urbanistiska idealstaden är en enkärnig stad med tydliga skillnader mellan centrum och periferi, vilka åskådliggörs i "The Transect", ett snitt genom en idealstadsbebyggelse, som beskriver stadens morfologi så som den borde vara, inifrån och ut. Den ytterstad som omger många svenska städer ingår inte i idealbilden utan ses som något outvecklat och ofullständigt. Den är helt enkelt inte urban och om den ska kunna ingå i staden måste den förtätas så att man kan få underlag för det eftertraktade stadslivet.

Det finns förstås kritik av den goda staden också. I de årgångar av *Area* som utkommit under den period vi studerat har denna kritik varit ofta återkommande. Kritiken går ut på att *idealbilden* av staden har blivit alltför viktig och dominerande, att starka idéer om staden appliceras på platser på bekostnad av en ärlig analys av befintliga värden och identitet, historia och sociala sammanhang. Areaskribenterna tycks ofta sakna Genius loci som självklar utgångspunkt i aktuella stadsprojekt. Platsens ande får alltför ofta vika sig för mer generella idéer; man stöper om platser i idealbildernas former. Exempel på kritik i denna anda finns i Johanna Jarneus och Åsa Bexelius artikel om det nya

Liljeholmen (nr 1, 2000) och i Leo Gullbrings och Maria Hellströms intervju med Bo01:s mässarkitekt Klas Tham (nr 2, 2001). Landskapsarkitekterna Bexelius och Jarneus ställer sig kritiska till planen för det nya Liljeholmen. I retoriken kring denna plan har bland annat sagts att den innebär att "innerstaden tar språnget över vattnet". Författarna beklagar att denna tanke fått konsekvensen att ett för platsen främmande rutnätsmönster tillåts radera ut områdets befintliga struktur. "Här finns redan en egen identitet att utveckla" säger de. Leo Gullbring, journalist och Maria Hellström, forskare vid institutionen för landskapsplanering i Alnarp, ställer Klas Tham mot väggen och undrar vart staden som process tog vägen i arbetet med planen för Bo01. De menar att Bo01 är ett tydligt exempel på staden som bild. De saknar förhållandet till platsens historia och kritiserar planen för att fungera lika bra i motsvarande läge i någon annan stad. Det Malmöspecifika saknas menar de, och av den nya stadsdelens historia som industriområde finns ingenting kvar.

Under de senare åren av den femårsperiod vi undersökt tycker vi oss se en intensifiering av den här typen av kritik; den blir mer och mer utbredd och mer och mer högljudd. Nu syns den inte bara i kommenterandet av aktuella projekt, utan lika ofta i argumentation mot själva idealbilden. Tiden tycks vara mogen för att på Asplundskt vis uppkäftigt fråga: Varför i helvete då? Bilden av den goda staden ifrågasätts, inte för att den haft dålig inverkan på specifika projekt, utan för att *den är rutten*. Stora delar av boken *Bor vi i samma stad?* som kom ut hösten 2005, är exempel på kritik i





denna anda.

Många av författarna i denna tidstypiska bok protesterar mot den förhärskande (nyurbanistiskt präglade) idealbilden av staden, med motiveringen att den leder till förakt och nedvärderande av det som skiljer sig från denna idealbild. Dikotomi är ett favorithatord i den nya kritiken. Idén om den goda staden kritiserar bland annat för att den stöder traditionella dikotomier som centrum - periferi, tätt - glest och offentligt - privat, uppdelningar som betraktas som alltför enkla för beskrivandet av dagens stadslandskap. Kristiaan Borret, som är praktiserande stadsplanerare och professor i stadsplanering vid universitetet i Gent i Belgien, är en av författarna i *Bor vi i samma stad?* Han skriver: "Betonandet av traditionella dikotomier som centrum/periferi håller på att suddas ut och erkännandet av hybridkategorier stämmer överens med den pluralism som den postmoderna kulturen vanligtvis hävdar och lovsjunger." Borret antyder att de traditionella stadsidealerna är förbundna med ofrihet, ojämlikhet och segregation och att de därmed bör betraktas som passé. Stadsgränsen blir i Borrets text en symbol för den gamla utestängande stadsmuren, ett upphov till ett vi-och-dom-tänkande, medan den upplösta staden blir symbolen för det mångkulturella, mångtydliga och integrerade, för friheten till olikhetstänkande.

Borret beskriver med exempel från Italien och Schweiz "den fullvuxna periferin, som fått ökad betydelse" och argumenterar för att man ska se detta posturbana stadslandskap som *något eget*, *något av värde* som inte ska bedömas och recenseras med den traditio-

nella staden som självklart facit. Borret efterlyser också fler och bättre, mer nyanserade termer för att beskriva livet i staden. Begreppen offentligt och privat, exempelvis, är otillräckliga menar han. De har fyllts med olika innebörder beroende på vem som använt dem och vilken utgångspunkt denna person haft. Ändå används de nu helt obehindrat, utan vidare reflektion kring vad man *egentligen* vill säga, och därmed har de blivit alltför oprecisa. Hybrider mellan offentligt och privat är intressanta att beskriva menar Borret och slår fast att betydelsefullt "offentligt stadsliv" kan levas på privat mark. "Skapandet av nya termer i fältet mellan det offentliga och det privata är en central fråga för framtida stadsplanering" skriver han.

I artikeln "Staden på spåren" i *Arkitektur* 7, 2005 för Bosse Bergman, stadsbyggnadshistoriker vid KTH, resonemang i samma anda som Borret. Även Bergman menar att dagens stadslandskap kräver nya begrepp och typologier, och är kritisk mot "de dikotomier från den traditionella, monocentriska staden som vi fortfarande förlitar oss på i våra förklaringsförsök: centrum-periferi, stad-land, internt-externt, offentligt-privat". Både Bergman och Borret betonar att det snabba framväxandet av ett nytt, uppbrutet stadslandskap inte innebär stadens undergång; det är bara det rådande stadsidealens nederlag vi bevittnar säger de. Bergman beskriver det såhär: "Det som försvunnit i detta fragmentariska landskap av enskildheter och mångsidiga samband är inte minst staden, eller rättare sagt den traditionella, sammanflätade och kontinuerliga staden. Staden – stadslivet och urbaniteten, mötena och det offentliga



livet – är nämligen inte borta. Den har bara antagit en annan gestalt och måste helt enkelt återupptäckas, i de nya knutpunkterna och mellanzonerna, i köpladorna, på p-platserna och till och med på motorlederna, d.v.s. där den större delen av stadsbefolkningen idag rör sig till vardags.” När Borret kallar det nya stadslandskapet för *posturbant* sätter han det nya i relation till den traditionella staden. Kärnan i resonemanget är ändå att det stadslandskap vi har idag måste ses som urbant. Han konstaterar att vad vi ser idag är en omdefiniering av stadsbegreppet till att omfatta det vi upplever i verkligheten, istället för att syfta på ett *ideal*.

Här blir det intressant att göra en historisk jämförelse. På 1960-talet gick Jane Jacobs hårt åt den modernistiska stadsplaneringen med sin vassa penna, hon argumenterade ilsket mot planerarnas och arkitekternas vilja att styra och ställa utan att fråga människor vad de egentligen vill ha, mot principer, teorier och ideal kring hur en bra byggd miljö ska vara. Stadsplanerarna var verklighetsfrånvända enligt Jacobs. Nu kritiseras det som Jacobs lärjungar står för med samma argument som hon använde i sitt sågande av det modernistiska stadsbyggandet, nämligen den bristande verklighetsförankringen och det alltför stora förlitandet på ett ideal.

Idékomplexet ”den goda staden” kritiseras alltså av många för att stämma dåligt in på den stad vi har *idag*, och för att nedvärdera det stadsliv som faktiskt pågår för fullt i det nya stadslandskapet, trots att detta landskap inte passar in i den dominerande bilden av den ideala staden. Argumentationen skärps ytterligare genom att idékomplexet kritiseras för att även stämma

dåligt in på den historiska stad som ju ofta lyfts fram som förebild. Tillbakablickarna är för okritiska och selektiva menar såväl Borret som Lars-Mikael Raattamaa, som är poet och arkitekt och en av de andra författarna i *Bor vi i samma stad?* Borret kritiserar under rubriken ”Den goda och den onda staden” ett synsätt som går ut på att staden förr i tiden var mer autentisk och god än dagens stad. Han menar att detta synsätt är att jaga en spökidé om det offentliga rummet som aldrig funnits i verkligheten. Raattamaa menar att stad är bra, men att den regerande bilden av den traditionella, europeiska staden som den naturliga förebilden är av ondo. Han lyfter i sin text fram sådant som *också* hör till den traditionella staden, men som traditionalisterna inte bryr sig om: kolonialism, rasism, utestängande stadsmurar. Raattamaa släpar fram liken ur idealbildens garderob och hans kapitel är ett känsloladdat brandtal mot det han benämner som metronormativiteten.

Ifrågasättande av idealbilder, metronormativitet och gamla invanda dikotomier är ett perspektiv som tycks vara på stark frammarsch i debatten. Att säga att vi befinner oss i ett paradigmskifte är kanske att säga för mycket, men vi tycker oss se att uttryck som stadsmänsighet, urbana kvalitéer, stadskvalitéer och liknande användes flitigare under år 2000-2002 än under 2003-2005. Nu kan man istället hos allt fler debattörer se en kritik av idealbilderna och en vilja att vända upp och ner på de nyurbanistiska ideal som ändå får sägas ha regerat ett tag.

En annan tidstypisk kritik som har ett visst släktskap

med den ovan beskrivna står Färgfabriken i Stockholm för. Detta centrum för modern konst och arkitektur, som kallar sig för ett samtidslaboratorium, har en tydlig ambition att gå i bräschen i stadsbyggnadsdebatten. Debattboken *Sthlm at Large* som kom ut 2004 och som föregåtts av ett långt arbete med workshops och seminarier, är i mångt och mycket resultatet av en vilja att ifrågasätta invanda tankesätt kring stadsutveckling.

Den täta staden

Under den period vi undersökt har diskussionen om hur tätt staden bör byggas varit central. Den täta staden ses inte som ett egenvärde utan framställs som ett medel för att nå specifika mål. Dessa mål brukar vara den goda stadens stadsliv och den hållbara staden. Stadsmässighetsbegreppet används ofta som en del i argumentationen för den täta staden; att bygga stadsmässigt betyder då att bygga tätt för att skapa möjlighet till utbud och möten och på så vis uppnå bra städer.

Hur tätt är då "tätt" och vilken typ av täthet är det man menar? Vissa talar om täthet med avseende på invånarantal, mycket folk på liten yta. Andra fokuserar mer på täthet i den byggda miljön, att husen ska stå tätt och bilda intima rumsligheter snarare än att stå fritt i ett parklandskap. Högt invånarantal och tät fysisk miljö är förstås ofta sammanlänkat, åtminstone när den fysiska miljön består av bostäder. Många debattörer är överens om att en eftersträvarsvärd täthet när det gäller bostäder är den som ger tillräckligt underlag för en mångfald av butiker och annan service. Täthetsidealet

är starkt sammanlänkat med idealbilden av staden och stadsmänniskan; tätheten är en nödvändighet för att staden ska bli den arena full av flanörer som eftersträvas.

Många debattörer är överens om att den svenska staden tål att förtätas, ja till och med att det är nödvändigt för att uppnå mer ”riktig stad” och ”riktig stads-kvalitet”. Var och hur man bör förtäta finns det olika strategier för. Vissa anser att man ska förtäta och utöka innerstaden, andra menar att man genom förtätning ska länka samman ytterstadens delar och ytterligare andra menar att man ska förtäta externa centrubildningar för att avlasta den traditionella stadskärnan. Medan vissa menar att stora sammanhängande grönområden i staden bör offras för att ge plats åt en mer sammanhängande stadsbebyggelse menar andra att grönskan ska sparas och att staden kan växa avsevärt ändå, genom att man bygger tätt på mark som redan är exploaterad, det vill säga på gammal industrimark, i hamnområden och liknande.

Arkitekten och skribenten Ola Andersson skriver i boken *Stockholm, den växande staden* att innerstaden aldrig varit så hett eftertraktad som den är idag, att dess begränsade områden av urban miljö inte räcker till och har blivit förbehållna en ”välbeställd övre medel- och överklass”. Detta ser han som ett argument för att förtäta staden utanför tullarna så att fler kan få tillgång till den täta urbana miljö som är så högt värderad idag. Att få till stånd den täta staden blir alltså en form av rättvisefråga.

Mot idén om den täta staden står den i dagsläget betydligt svagare idén om den gröna staden. Engage-

manget för storskaliga grönområden är generellt sett lågt hos dagens debattörer, grönområdena ses oftare som meningslösa mellanrum än som kvalitéer. Många argumenterar för att en tätare stad, med mindre grönområden, skulle höja statusen på de gröna miljöer man bestämmer sig för att prioritera. Denna typ av argumentation finner man exempelvis hos landskapsarkitekten Alexander Ståhle och hos Ola Andersson. Men det finns även de som argumenterar *för* den gröna staden och därmed ställer sig kritiska mot dagens starka fokus på stadsförtätning. I *Arkitektur* 6, 2005 argumenterar Per G. Berg och Clas Florgård, forskare respektive professor i landskapsarkitektur vid institutionen för stad och land vid SLU, för det grönas betydelse för en uthållig samhällsbyggnad. De fokuserar på hållbarhet både ur socialt, ekologiskt och ekonomiskt perspektiv men med tydligt fokus på det sociala. Exempelvis avfärdar de grönkritikerargumentet att grönområden hindrar människor i olika stadsdelar att komma i kontakt med varandra, och lyfter istället fram grönstrukturen som kontaktskapare, en plats för möten.

Louise Nyström argumenterar för den täta staden i *Plan* 4, 2002. Hon lyfter fram ökad jämställdhet, självständighet samt ökade kontaktytor människor emellan som positiva följder av en tät stadsbebyggelse. En tät struktur ger bättre villkor både för företag och hushåll genom att erbjuda närhet till service, kultur, utbildning, kunder och så vidare, anser Nyström. Ett rikligt utbud i staden är beroende av ett tillräckligt stort kundunderlag, vilket förutsätter att folk bor tätt. Nyström kritiserar Hammarby sjöstad och menar att de stora

lägenheterna inte ger tillräckligt underlag för ett rikt stadsliv. Hon jämför Södermalms cirka 170 personer per hektar med sjöstadens cirka 75.

Sprawl är ett begrepp som förekommer frekvent i diskussionerna kring stadens täthet. I *Arkitektur* 7, 2004 definierar Louise Nyström ordet som en beteckning på fenomenet att mängden bebyggd mark ökar snabbare än antalet invånare. Hon och många andra förespråkare av förtätning ser sprawl som ett av de största hoten mot en sant urban stadsbyggnad.

En drivkraft för sprawl, och därmed ett hot mot att man ska lyckas förverkliga förtätningssidealet, är att det egna huset är målet i boendekarriären för många. Detta skriver Inger Bergström och Magdalena Forshamn om i *Nya stadsbyggnadsidéer – forskning och utveckling*: ”Merparten av dagens människor förefaller föredra Sprawl, det vill säga den egna villan i förorten.” Den täta staden är en del av det ledande stadsidealet hos dagens stadsbyggare, men mot bakgrund av citatet ovan kan man fråga sig om det är ett stadsideal som är förenligt med flertalet stadsmedborgares önskan?

Även i boken *Spelet om staden* diskuterar Inger Bergström den enskildes ekonomiska och sociala vinning på sprawl och det egna huset som mål. Hon menar att lägenhetsboendet måste kunna konkurrera med bland annat villans förvaringsutrymmen och villaområdets sociala trygghet för att den täta staden ska bli lyckad. Bergström föreslår att man ska förtäta i de ”impediment” som uppstått när staden spritt ut sig.

Louise Nyström är starkt emot sprawl, medan Inger Bergström till viss del erkänner fenomenets fördelar.



Bosse Bergman går längre. I *Arkitektur* 7, 2005 konstaterar han att den täta, sammanhållna staden är en relik, en form som det i dagens läge är orimligt att eftersträva: "Som en mindre bild av det nutida stadslandskapet måste naturligtvis den täta kvarterstadens kvaliteter och fördelar förvaltas på bästa sätt. Men i alla dessa vägorienterade noder, där möjligheten till förändring och trafikala kopplingar är viktiga, riskerar kvarterstadens former att bli en tvångströja. Att över huvud taget genom förtätning 'läka samman' dessa bebyggelser, som en annan av favoritformuleringarna lyder, är med tanke på de stora arealerna och mobiliteten givetvis en omöjlig och felformulerad uppgift."

Den hållbara staden

Att vi måste bygga för en hållbar utveckling är de flesta överens om. Hur det ska gå till, och vad hållbarhet egentligen betyder, råder det däremot delade meningar om. Ambitionerna om ett heltäckande hållbarhetsbegrepp har gjort ordet stort och vidlyftigt, på gott och ont. I *Spelet om staden* skriver Tuija Hilding-Rydevik, seniorforskare vid det nordiska forskningsinstitutet Nordregio och docent vid КТН, om detta och konstaterar att hållbarhetsbegreppet är ett spädbarn bland begrepp och att det är allt annat än underligt att dess betydelse inte hunnit mogna. Hon gör en jämförelse med begreppet demokrati, vars betydelse fortfarande stöts och blöts och utvecklas, trots att det är så gammalt. Om hållbarhetsbegreppet skriver hon: "Vi får tålmodigt ta hand om detta nyfödda begrepp och

bidra till dess uppfostran både genom att sätta ramar och ge frihet.”

Även om hållbarhetsbegreppet, med sin allomfattande och oprecisa karaktär, rymmer såväl sociala som ekonomiska aspekter, är det ofta de ekologiska aspekterna som mer än de andra har kommit att betonas i diskussionerna kring hållbarheten. Arkitekten Varis Bokalders, ordförande i Sveriges Arkitekters miljögrupp, skriver i *Arkitektur* 6, 2005: ”Välfärdssamhällets funktionsuppdelade städer, den nya urbanismens historiska stadsförebilder och liberalismens ’urban sprawl’ präglad av låt gå-mentalitet har trots allt en viktig sak gemensam: De är inte hållbara städer i en framtid där miljö, energi och råvaruutnyttjande är begränsade faktorer.” I fortsättningen av artikeln tar han upp exempel på tyska stadsbyggnadsprojekt som planerats med uthållighetsfrågorna som främsta utgångspunkt, och konstaterar att man i Tyskland kommit betydligt längre än i Sverige med att omsätta idén om den hållbara staden i praktik. Exemplet han beskriver är planerade med den levande blandstaden som mål och stor möda har lagts på att stävja bilanvändandet, erbjuda kollektivtrafik i toppklass, placera husen så att största möjliga resurssnålhet uppnås, möjliggöra kretsloppsanpassad vattenanvändning och integrera stadsbebyggelsen med omgivande landsbygd. Planerna visar att den tyska modellen för hållbart byggande är relativt småskalig och måttligt tät, exemplen utgör variationer på det som man idag, i mycket vid bemärkelse, kallar trädgårdsstad.

Bortsett från i *Arkitektur* 6, 2005 som är ett temanummer om uthållig planering där frågan lyfts ut och

fått alldeles särskild uppmärksamhet, har hållbarhetsdiskussionen i de tidskriftsartiklar vi läst varit ouppslösligt integrerad med andra centrala teman. Hållbarheten är till exempel ett mycket vanligt och tungt vägande argument för den täta staden, vilken anses vara hållbar eftersom den erbjuder närhet och därmed möjliggör ett minskat resursutnyttjande genom minskade transporter av människor och varor. Detta tankesätt opponerar sig Johan Rådberg, professor i arkitektur och stadsbyggnad, emot i *Arkitektur* 7, 2003. Han anser att det är ett problem att begreppet den hållbara staden har kommit att förknippas och nästan blivit synonymt med den täta staden. Rådberg tar stöd i de engelska forskarna Michael Brehenys och J P Steadmans granskningar av compact-city-teorin, vilka har visat att urbaniseringskrafterna snarare än att verka för en kompakt och effektiv stad får decentraliserande effekter. Ett förtätande stadsbyggande leder till minskad tillgång på exploaterbar mark i centrala lägen och driver därmed upp markpriserna i centrum. På sikt leder detta till att endast välmående kontorsverksamheter och butiker har råd att betala hyran, medan bostadsbyggandet måste söka sig till andra lägen med lägre markpriser. Slutresultatet är, skriver Rådberg, ökad utflyttning, ökad privatbilism, högre utsläpp av koldioxid och utarmning av stadskärnan.

Dessutom framhåller Rådberg att sambandet mellan stadens form och invånarnas resursförbrukning inte är särskilt starkt, utan att det snarare är "hushållens inkomster och konsumtionsmönster som avgör resursförbrukningen". Allra störst roll spelar inkomsten: "Ju

Ju mer man
tjänar desto
mer belastar
man miljön



mer man tjänar desto mer belastar man miljön.” Rådberg skriver vidare att mer än hälften av bilresandet är fritidsresande som inte påverkas av närhet mellan hem och arbetsplats och menar att vi ”måste acceptera att det inte går att uppnå resurssnåla städer genom att förtäta och bygga om dem efter en färdig idealmodell”.

Slutligen propagerar Rådberg för att hållbarhetsbegreppet behöver ges en ny och mer konkret kärna. Som det nu är, skriver han, hotas begreppet dels av att det blivit för stort och allomfattande och därmed diffust och oanvändbart, dels av att det blivit för snävt förbundet med den täta staden. Rådbergs förslag är att begreppets kärna ska vara den sociala uthålligheten. Uthållig stadsbyggnad är enligt Rådberg en stadsbyggnad som fokuserar på hög kvalitet i hela den bebyggda miljön. Försummade och impopulära stadsdelar dit man bara flyttar om man inte har något annat val måste förbättras; alla stadsdelar måste kunna erbjuda skönhet, trivsel och livskvalitet. ”Bara om detta uppfylls kan vi räkna med att det skall växa fram ett lokalt medborgaransvar för och omsorg om den egna miljön. Och det lokala ansvaret för den egna miljön, är det enda som i sista hand kan garantera en långsiktig miljömässig hållbarhet.”

Lena Falkheden, forskare vid institutionen för arkitektur på Chalmers, skriver i *Bor vi i samma stad?* om den fysiska stadsmiljöns begränsade, men ändå viktiga roll för en hållbar samhällsutveckling. Stadens fysiska form har betydelse eftersom den, beroende på hur den ser ut, kan underlätta eller försvåra möjligheten till miljöanpassade vardagshandlingar, menar Falkheden,

men konstaterar också: ”Lyckas vi inte utveckla livsformer och livsstilar med rimliga anspråk på materiella resurser och rörlighet kommer de minskningar i resurs- och energianvändningen som tekniska lösningar och förändringar i stadens rumsliga strukturer och bebyggelse kan ge, att ätas upp av en ökad konsumtion.” Falkheden förespråkar en mer genomgripande radikalitet i synen på vad som krävs för att uthållig utveckling ska kunna uppnås. Diskursen om hållbar utveckling, skriver hon, bygger på stark tilltro till att tekniska innovationer, lagar och miljöanpassningar ska möjliggöra fortsatt ökad tillväxt, en hållbar sådan. Själv hävdar Falkheden att de globala miljöhoten kräver mer av oss än ett miljöanpassande av tillväxtsamhället, nämligen att vi måste ”granska och ompröva vedertagna föreställningar om utveckling, tillväxt och relationerna mellan människor och natur”. I och med denna tvekan inför att hållbarhet och tillväxt går att kombinera går Falkheden ett steg längre än många andra hållbarhetsdebattörer. Och i den omställnings- och läroprocess som blir nödvändig för att möta utmaningen som miljöhoten ställer oss inför har arbetet med stadsutveckling en roll att spela, menar hon: ”I samband med stadsutvecklingsprojekt är det också möjligt att initiera processer som kan öka kunskapen, insikten och motivationen att delta i nödvändiga förändringar. En utgångspunkt för sådana processer skulle kunna vara frågan: Hur kan vi utveckla livskvalitet och en god livsmiljö inom ramen för ett rättvist miljöutrymme i vårt bostadsområde, i vår stadsdel, i vår stad? Avstampen i dialogen blir då både människors vardagsliv på en konkret plats

och övergripande långsiktiga målsättningar relaterade till en hållbar utveckling.”

Mobilitet som problem eller drivkraft

Den rörlighet som präglar dagens samhälle och stadsutveckling har möjliggjorts av teknikens utveckling, men även av att många fått en förändrad arbetssituation som bland annat lett till större möjligheter att jobba hemma eller på annan valfri plats samt till mer fritid. Det skriver Bosse Bergman i *Arkitektur* 7, 2005. Mer och mer av den tid vi spenderar i staden sker ”under rörelse och förflyttning mellan olika adresser, rumsliga skalor och sociala sammanhang, kroppsligt och mentalt”. Bergman fortsätter: ”mobiliteten, rörligheten, möjligheten till förflyttning [...] är i dag för många nästan den dominerande urbana vistelseformen.”

Mobilitet är ett fenomen som skapar kluvenhet bland debattörerna och som diskuteras dels i stadens skala och dels i en större, en nationell eller till och med global skala. I både den mindre och den större skalan kan mobiliteten ses både som ett problem och som en möjlighet. Rörelser ses av de allra flesta som en grundläggande egenskap hos stadslivet; det är framförallt när det gäller effektiviserade, snabba och långväga förflyttningar som mobiliteten blir en tvistefråga. Denna mobilitet ses av vissa som begränsande för stadens liv och av andra som en drivkraft bakom städers utveckling som inte går att hindra, bara utveckla i rätt riktning. Mobilitet i bilens skepnad får dock ofta kritik för att vara ett icke hållbart resursnyttjande.

Den rörliga stadsmedborgaren är ett ideal för dem som längtar efter ett bättre, mer levande stadsliv. Detta stadsliv bygger som bekant på att människor är ute och rör sig i det offentliga rummet, strosar omkring, springer ärenden, uppehåller sig i parker och på torg. Och för att staden dessutom ska få sitt karaktäristiska umgänge mellan främlingar krävs att stadsborna inte bara rör sig från hemmet till närmaste butik, utan att de även tar del av utbudet i andra delar av staden. Resonemang av den här typen handlar främst om de rörelser som sker till fots, på cykel och även med bil i måttliga hastigheter i det sammanflätade och kontinuerliga gatunät som ses som stadens livgivande blodådror. När Ola Andersson skriver i *Stockholm, den växande staden* att "flödet av människor och varor genom staden är det urbana livets främsta kännetecken" menar han just den långsamma rörelsen. När stadsmedborgaren rör sig för snabbt gynnas inte stadslivet längre, tycks han mena.

Ola Andersson kommenterar vidare, i samma bok, problemen med förflyttning i en geografiskt utspridd och gles stad. När man effektiviserar transporter genom staden så att det bara handlar om förflyttning från en punkt till en annan så fort som möjligt går man miste om en viktig del av stadslivet menar han: "På tunnelbana, tåg eller motorväg är risken för interaktion och aktivitet på väg från en del av livet till en annan minimal. Gatulivet med sin offentlighet och oberäknelighet frestar till förströelse och socialt liv." Andersson menar inte att snabba förflyttningar genom staden ska omöjliggöras, men att de långsammare förflyttningarna är minst lika viktiga och att förutsättningarna för så-

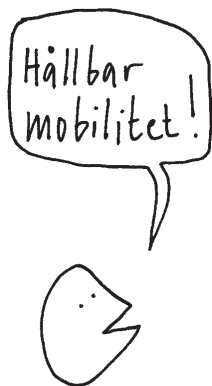
Gatulivet med sin
offentlighet och
oberäknelighet
frestar till
förströelse och
socialt liv



dana förflyttningar behöver stärkas. Andersson är en av många som ser den genomströmmande trafiken, såväl biltrafik som gång- och cykeltrafik, som livgivande för stadens delar. Att tala om genomsilning som något dåligt eller att förespråka trafikseparering är, utifrån det klimat som råder i stadsbyggnadsdebatten, hopplöst otidsenligt.

Andra debattörer fokuserar i sin kritik mot den snabba mobiliteten på dess konsekvenser för stadens fysiska struktur. Sverker Sörlin, professor i miljöhistoria vid Umeå universitet, skriver i *Arkitektur* 8, 2001 om bilens utglesande effekt på staden: "Tillgången på bil har möjliggjort en arkipelag av förorter." Att bilismen möjliggjort externcentrum har, skriver han, haft negativ inverkan på "stadsmässigheten, med dess närhet och mångfald". Sörlin menar att det finns en konflikt mellan stadsmässighet och lokal offentlig miljö å ena sidan och externa köpcentrum och överdimensionerade vägsystem å andra sidan. Uppmålet av denna konflikt känns igen från många andra debattörer. Exempelvis skriver Carl-Johan Engström, planeringsdirektör i Uppsala och adjungerad professor i regional planering vid KTH, i *Plan* 4, 2002 att bilen har ersatt fysisk närhet med tidsmässig närhet och att den täta staden ersatts med ett stadslandskap som spänner över en hel region.

Bosse Bergman däremot skriver i positiva ordalag om mobiliteten och dess följder för dagens stadsutveckling (*Arkitektur* 7, 2005). Mobiliteten kommer knappast att minska i framtiden menar Bergman, trots åtgärder som till exempel höjda energi- och bränsleavgifter. Han refererar till en dansk forskargrupp vid



arkitekturskolan i Århus, där bland andra Tom Nielsen ingår, som vill bejaka mobiliteten som en drivkraft i dagens och den framtida stadens utveckling. Dessa forskare är inte omedvetna om den kritik som förs fram mot vårt ökade resande som en del i en resursslösande och därmed ohållbar livsstil, framhåller Bergman. Däremot menar de att det är fel väg att gå att försöka stävja de snabba förflyttningarna. Istället kräver Århusforskarna hållbar mobilitet: Resursförbrukningsproblematiken kan inte lösas genom ett offrande av den snabba rörligheten, vi måste finna andra lösningar.

I den nationella skalan kan mobilitet ses som drivkraften bakom den pågående regionala utveckling där specialiserade noder växer fram sammankopplade via ett trafiknät. Bergman lyfter fram mobilitetens övergripande konsekvenser för stadslandskapet; att den nya stadens form är ett system av sammanflätade stadsregioner. Han tar upp beteckningen *metapolis*, som i Tom Nielsens och Peter Hemmerstams antologi *Urban mutations* från 2004 presenteras som en som bättre än de mer invanda begreppen *metropol* eller *metropolis* beskriver den stadsbyggd vi har idag. Metropol och metropolis står enligt Bergman för en monocentrisk, hierarkiskt organiserad storstadsregion medan metapolis definieras som "ett nät av städer, till sin utsträckning beroende av mobiliteten och hypotetiskt sett gränslöst".

Den flerkärniga staden

Idén om en stadsutveckling som förstärker flerkärnighet presenteras ofta som ett alternativ till ett utvecklande

och utvidgande av de traditionella stadskärnorna, det vill säga byggandet av den täta staden. I *Stockholm den växande staden* presenteras flerkärnighet av arkitekten Göran Johnson, som varit aktiv i arbetet med den regionala utvecklingsplanen för Stockholm, som den gyllene medelvägen mellan compact city och sprawl: ”Flerkärnighet anvisar en alternativ väg ut ur konflikten mellan koncentration och utspridning – koncentrerad utspridning. En flerkärnig strategi för bebyggelse och markanvändning innebär en bättre avvägning mellan utrymmesbehov, markpriser, transportinvesteringar och interaktionsmöjligheter än de möjligheter som erbjuds med en enda regionkärna.”

Johnson redovisar ekonomiska fördelar med en flerkärnig regionsstruktur jämfört med en enkärnig. Ekonomiska analyser av Stockholmsregionen visar att de genomsnittliga lönerna i olika arbetsplatsområden faller med stigande avstånd till centrum, men att en stark koncentration av arbetsplatser ger högre löner. I Stockholms ytterstad finns sålunda de högsta lönerna i områden med en koncentration av arbetsplatser: exempelvis i Råsunda, Kista och Jakobsberg. Samlokalisering verkar alltså vara gynnsamt för företag, och fördelarna gäller även hushållen som i en tät miljö kan få nära till ett varierat utbud, skriver Johnson.

Det finns många teman inom idéerna om flerkärnig stad. Precis som Bosse Bergman, menar exempelvis Johan Rådberg att framtiden går mot ett utspritt stadslandskap med formen av ett nätverk och att det inte är stadsplaneringens uppgift att motverka denna utveckling. Fokus bör istället ligga på att utveckla strategiska

kommunikationer så att den nya stadsformen effektivt kan försörjas med kollektivtrafik. I övrigt har dock Bergman och Rådberg synnerligen olika intressefokus. Rådberg betonar, i såväl *Arkitektur* 7, 2003 som 2, 2006, betydelsen av att i det nya stadslandskapet skapa bebyggd miljö som upplevs som trivsam och attraktiv, och det är främst de måttligt täta bebyggelsestyperna han förespråkar: småstadsmässig kvarterstad med låga hus, trädgårdsstad och villastad. Bergman intresserar sig mer för kommunikationerna och för nya sätt att bygga staden i de noder som uppstår där vägar och kollektivtrafiklinjer skär varandra; i *Arkitektur* 7, 2005 kallar han det för ”det nya mobilitetslandskapets utformning”. I *Stockholm den växande staden* är Bergman en av författarna till ett kapitel som redovisar olika framtids-scenarier för ett hållbart Stockholm. Det flerkärniga alternativet som här presenteras bygger på extremt tät bebyggelse vid knutpunkter, med motortrafikleder, spårväg, biluthyrning, butiker, bostäder, kontor och parkytor staplade på varandra i kompakta byggnadskomplex. Det sätt att tolka flerkärnighet som Bergman står för är verkligen ett stadsbyggande enligt Göran Johnsons princip om ”koncentrerad utspridning”.

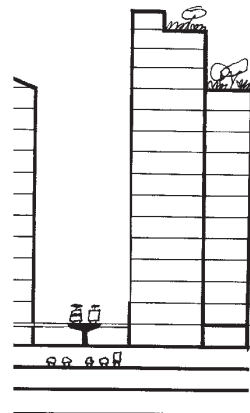
I ”ABC för Stockholm” i *Stockholm den växande staden* förespråkar även Jerker Söderlind, arkitekt och forskare vid avdelningen för samhällsplanering, KTH, ett flerkärnigt Stockholm. Han menar att ett byggande främst i andra lägen än de mest centrala är ett bra sätt att avlasta den traditionella stadskärnan och därmed rädda den från att dö av kontorisering och snobbifiering. Här finns alltså en likhet med Johan Rådbergs ar-

gumentation om att förtätning i centrala lägen kan leda till centrumdöd. Söderlind skriver att staden istället bör byggas vidare ”på andra platser där hus, parker och gator gör mer nytta”. Han anser dock att Stockholm bara är stort nog för två externa stadskärnor, inte sju-åtta som regionplanen talar om.

Den flerkärniga regionplanen för Stockholm ligger i linje med hur EU:s retorik kring stadsutveckling ser ut idag. Om detta skriver Moa Tunström, kulturgeograf vid Örebro universitet, under rubriken ”Konkurrenskraft, hållbarhet och flerkärnighet – EU-retorik och realitet” i *Bor vi i samma stad?* EU-retoriken handlar om flerkärnighet på olika nivåer, från flerkärniga städer till nationsöverskridande regioner av städer sammankopplade i nätverk. Det argumenteras för att sådana nätverk av attraktiva städer ska göra Europa som helhet attraktivt. ”En flerkärnig stadsutveckling på europeisk, nationell och regional nivå anses eftersträvarsvärd och innebär funktionell specialisering och nätverksbyggande både i form av kontakter och infrastrukturer.”

Den konkurrenskraftiga staden

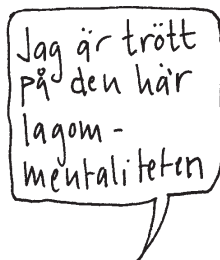
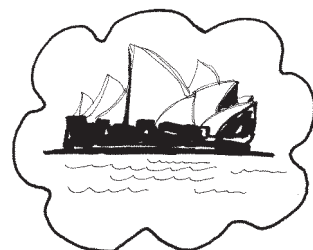
Nära knutet till diskussionerna om flerkärnig stadsbyggnad och mobilitet finns resonemanget om konkurrens städer emellan. Moa Tunström skriver (i samma artikel som ovan) om städers tävlan om de attraktiva människorna och företagen, och om städerna som tillväxtmotorer i Sverige och Europa. Synsättet har ändrats, skriver Tunström. Ganska nyligen sågs landsbygden och



Extremt tät nod i plan och sektion. Fritt efter illustrationer i Stockholm den växande staden.

naturresurserna som motorn städerna levde av, idag ses glesbygden snarare som en börda som städerna måste försörja. Det senare synsättet exemplifieras i *Arkitektur* 1, 2004, där Lars-Henrik Ståhl, arkitekt och forskare vid Lunds tekniska högskola, refererar till den norska journalisten Erling Fossen som menar att man bör bejaka utvecklingen att makten förskjuts till de stora städernas regioner. ”På seminariet [Dunkers kulturhus, Helsingborg, 7 november, 2003] visar han en karta över Skandinavien där axlar mellan huvudstäderna och ytterligare några få större städer bildar stråk av jordmån för en ökad tillväxt, kulturell såväl som ekonomisk. Det som hamnar utanför dessa formationer kan vi i princip glömma, menar Fossen.” Ståhl kritiserar Fossen för att vara ”okritiskt euforisk över storskalighet”.

Det finns alltså idémässiga kopplingar mellan mobilitet, flerkärnighet, nätverk, storskalighet och konkurrenskraft. Mobiliteten ger möjlighet till flerkärnighet och till vidsträckta formationer av sammankopplade städer, till en skalförskjutning i stadsbyggandet, ett betonande av det stora. Om det nyurbanistiska stadsvisionerandet tar utgångspunkt i människokroppens storlek och hastighet vad gäller inställningen till avstånd, har de som poängterar de snabba förflyttningarna som en drivkraft i dagens samhälle naturligt nog en annan syn på skala. För dem är det hur snabbt vi kan ta oss fram med teknikens hjälp som bör styra städernas koncentration och utbredning. I detta nya, storskaliga nätverk av städer blir det avgörande för de enskilda orterna och regionerna att specialisera sig och marknadsföra sig för att överleva konkurrensen.



Arkitektur och design har blivit populära grepp att ta till i det tidstypiska fenomen som benämns city branding eller place marketing, och som handlar om att öka en stads konkurrenskraft genom att skapa och lansera en tydlig image. Stockholm exempelvis, ska enligt visionerna bli en riktig världsstad, "The Capital of Scandinavia" och i denna marknadsföringssatsning spelar arkitektur och design en huvudroll. I *Dagens Stockholm*, en tidning från Socialdemokraterna, presenteras finansborgarrådet Annika Billströms visioner för huvudstadens utveckling. "Annika Billström tänker på operahuset i Sydney när hon efterlyser spjutspetsprojekt för Stockholms utveckling av hög arkitektonisk kvalitet. Hon vill ha skyskrapor, Nobelmuseum, nytt stadsbibliotek." Billström betonar vikten av att satsa stort: "Vi måste våga utmana", säger hon, "jag är trött på den här lagommentaliteten".

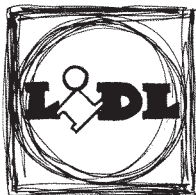
Även själva urbaniteten, stadens stämning och dess folkliv kan fungera som varumärke. Detta belyser Håkan Forsell, historiker vid Stockholms universitet, i *Area 1-2*, 2000, och konstaterar att det resulterat i "ett bakåtblickande efter ett diffust förflutet för att gestalta en attraktiv och representativ stadsmiljö" samt ett alltför stort fokus på stora projekt och festivaler, vilket riskerar att underminera arbetet för välfärdssamhällets grundprinciper. "Politiken [har] i allt större grad inskränkts till yta; kulissbyggen, skisser och evenemang", skriver Forsell, och framhåller att värnandet om en fungerande medborgarstad, om varje individs rätt att inte bli utesluten, är något som den kreativa och levande staden måste kunna hantera.

Moa Tunströms resonemang har samma grundbudskap: hon lyfter fram risken att det starka fokuserandet på konkurrens kan skapa nya sociala problem. Europa ska enligt visionerna bli konkurrenskraftigt genom starka stadsregioner där kunskap, kreativitet och välmående företag frodas, skriver hon. Samtidigt kan Europa omöjligt lyckas med detta om de sociala klyftorna ökar och man får en stor och undanträngd underklass som kostar och inte bidrar. Det som ses som själva drivkraften i Europas utveckling kan få motsatt effekt och påverka ekonomin negativt. Tunström varnar för att utvecklingen kan komma att gå mot två parallella världar: "En värld för de platsbundna, som ofta är de resurssvaga, och en för de platslösa – oftast de resursstarka och rörliga."

Ett motargument mot denna kritik är att social välfärd kostar pengar, och att det är svårt att finansiera samhällsförbättrande projekt i en stad som för en tynande tillvaro och inte kan locka investerare och så vidare. Claes Caldenby, professor i arkitekturens teori och historia vid Chalmers, kommenterar detta i *Arkitektur* 2, 2006: "Hur ska man då se på politiker som menar att segregationen blir dem övermäktig om de inte lyckas dra till sig företag som ger jobb och skatteunderlag? De har en poäng. Ibland kallas det 'dynamiska effekter' [...] Men i förlängningen av det resonemanget finner vi Thatchers inte bara cyniska utan också obevisade 'nedsippingsteori': satsa på de rika, alltid faller det några smulor på de fattiga." Caldenby skriver vidare: "Visst ligger det något i city branding. Men mest är det en mediahype som lockar

till sig mediaberoende politiker. Det är ett fenomen som kommer att kännas daterat och vara mer eller mindre glömt om tio år, som gröna vågen eller yuppies. Typiskt 00-tal. Min tro är att det inte är en effektivisering utan att några blir lurade.”

Många av dem som skriver om staden är alltså tydligt kritiska mot idén om den konkurrenskraftiga staden. De pekar på faran i att satsa på exklusiva projekt och på att locka till sig de framgångsrika, på bekostnad av de mindre glamorösa satsningarna på social välfärd för alla. Dessutom ifrågasätter de place marketing som metod för att uppnå den eftertraktade konkurrenskraften och frågar sig hur verkningsfulla satsningarna på attraktivitet är i längden.



H&M

SEB

ONOFF

IKEA

POCKET
SHOP





Vad är stad?

Ordet stad är oerhört betydelseladdat och viktigt i dagens debatt. Men vad betyder det? Vad rymms i stadsbegreppet? Frågan har naturligtvis inget entydigt svar; det finns nästan lika många beskrivningar av fenomenet stad som det finns beskrivare. *Svenska akademins ordbok* ger en tämligen enkel förklaring som inte alls beskriver staden som fenomen utan bara själva ordets olika betydelser. Många av dessa har med trygghet och beständighet att göra. Stad har släktskap med både stadga och stadig och står i motsatsförhållande till flykt och kringflackande. Den betydelse som bäst beskriver staden, i den mening vi skriver om, är ”ställe” eller ”plats”. En annan enkel och saklig stadsdefinition finner man i FN:s rekommendationer, där en stad definieras som en ort med minst 20 000 invånare (*Nationalencyklopedin*). Norstedts *Nya svenska ordboken* ger en mer beskrivande förklaring: en stad är ”bebyggelse med planmässig anläggning av gator och (större) byggnader, vilken fungerar som centrum för administration, handel och kultur m.m”.

I dagens stadsbyggnadsdebatt är det få debattörer som ger plats åt en tydlig definition av stadsbegreppet i sina texter. De argumenterar för hur de anser att staden bör utvecklas, men förklarar inte närmare vad de faktiskt menar med ”stad”. Betydelsen av ordet presenteras

oftast i bisatser eller som något underförstått, och får vaskas fram ur argumentationen kring stadsbyggnadsfrågorna. Nedan följer ett antal exempel på hur begreppet stad används och utreds i texter vi läst.

Byggd form och socialt liv

”Är staden sin form eller det som verkligen händer i denna form?” frågar sig Leo Gullbring och Maria Hellström i *Area* 2, 2001. Denna uppdelning av staden som fysisk struktur å ena sidan och som arena för socialt liv å andra sidan är tydlig i debatten. Vissa fokuserar mest på det ena medan andra helst lägger ut texten om det andra. Det är vanligt att arkitekter definierar stadsrum som rum av hus medan sociologer menar att de är rum av människor (Hallemar, *Arkitekten* 3, 2002). Även arkitekterna är dock väldigt förtjusta i stadslivet, det är ju för detta liv som rummen av hus finns till. Landskapsarkitekterna Åsa Bexelius och Johanna Jarneus skriver till exempel i *Area* 1-2, 2000: ”Staden är mer än sin byggda miljö – den är summan av sina kvarter, människor och verksamheter.” Ett fungerande stadsliv ses som ett kvitto på att man åstadkommit en lyckad fysisk struktur. Stadens byggda form och dess stadsliv är nära sammanflätade, de är beroende av varandra och påverkar varandra. Det kan ändå vara praktiskt att vara medveten om dem som två delar och att kunna se dem var för sig när man diskuterar stadsbyggnad.

Arkitekterna Charlotte Ruben Nyström, Johanna Wiklander, Sara Grahn och Lotta Lehmann betonar staden som socialt liv i sitt kapitel i *Bor vi i samma*

stad? ”Framtidens städer måste bättre ta tillvara den potential som finns i idén om staden – interaktion mellan människor.” Samma sak uttrycker arkitekten Lars Marcus i *Area* 1-2, 2000: Själva grunden till våra städer är, skriver han, ”att föra samman människor så nära varandra som möjligt för att de ska kunna dra nytta av varandras kunnande och därmed förbättra sin livssituation”.

I *Arkitektur* 8, 2005 skiljer Lars Marcus på staden som fysisk-rumslig artefakt och stadslivet, och anser att arkitekter och stadsbyggare bör koncentrera sig på studiet av den fysiska strukturen som grund för stadslivet. Staden som byggd form bör ligga i fokus för forskningen, inte staden som uttryck för sociala processer, detta finns det andra som studerar enligt Marcus. Beskrivandet av staden som byggd form innefattar såväl idéer om för staden specifika estetiska uttryck som idéer om dess struktur. Lars Marcus tillhör dem som fokuserar starkt på strukturen. I *Arkitektur* 7, 2000 betonar han strukturens avgörande betydelse för hur man använder staden. Forskning enligt Space syntax-metoden visar att struktur och tillgänglighet är avgörande för hur människor rör sig; hur välbesökt en gata är har således mer med dess läge och förhållande till andra gator att göra än med dess utseende. Längre har man försökt uppnå den traditionella stadens värden genom att arbeta med det estetiska uttrycket, menar Marcus, man har jobbat med associationer istället för att anamma den struktur som är typisk för den traditionella staden.

I *Arkitektur* 7, 2003 beskriver Louise Nyström, med referens till Dieter Hassenpflugs forskning vid Bauhaus-

universitetet, staden utifrån tre dimensioner: den sociala, den funktionella och den estetiska. Den sociala dimensionen handlar dels om stadsbornas egenskaper, dels om stadens egenskap som plats för ”kommunikation och kreativ utveckling”. Den funktionella dimensionen handlar om hur stadsrummen används och den estetiska om den urbana atmosfären, stadspuls och om ”stadens kulturella och rumsliga kapital”. Nyström anser att de stadsmiljöer som Jane Jacobs beskriver och vill värna om uppvisar många drag som är typiska för stad, som utgör stadens karaktäristika.

I artikeln ”Minnet av urbaniteten” i *Arkitektur* 3, 2002 skriver arkitekturhistorikern Björn Linn om den nya stadsmodell som blev vedertagen kring 1930. Denna var enligt Linn kraftigt förenklad i jämförelse med den verkliga artonhundratalsstaden; i skapandet av modellen förmådde man inte beskriva stadens komplexitet: ”Man hade helt enkelt en dålig insikt i vad en stad är, vad som konstituerar dess egenart.” Även Linn hänvisar till Jane Jacobs och beskriver henne som den som vände sig mot ”den rationaliserade planeringens suburbana stadsform”. Vidare skriver Linn: ”Staden fungerar bra om den tillåter ett stort antal människor med olika villkor och olika mål att utföra sina ärenden samtidigt, i samma stadsrum”. Urban kvalitet, menar Linn, handlar dels om att det finns en ordning i staden som man kan följa på en karta, men också om att man kan gå på upptäcktsfärd i staden och att det då är möjligt att man hittar något man inte visste att man sökte. Även Jerker Söderlind betonar denna kvalitet. Under rubriken ”Idiotmått och knasbilligt – mångfaldens

nytta” i *Stockholm den växande staden*, hänvisar han till Louise Nyström som i sina studier av staden funnit att serendipitet är en egenskap som är typisk för staden. Med serendipitet menas just möjligheten att av en lycklig slump råka hitta något som man inte visste att man letade efter.

Under 1800- och 1900-talen har täthet och anonymitet varit viktiga beståndsdelar i det som utgör stad, i både positiv och negativ bemärkelse, skriver Moa Tunström i ”Staden som scen, bostad och paradox” i *Bor vi i samma stad?* Maria Lundgren, medievetare, lyfter också hon fram anonymitet som en viktig aspekt hos stadslivet när hon i *Area 2*, 2001 kommenterar nyutgivandet av Jane Jacobs *The Death and Life of Great American Cities*: ”På ett än mer grundläggande plan är samvaron med främlingar möjligen själva definitionen på stadslivet.” När det gäller anonymitet som karaktäriserande för stad är det förstås så att stora städer har ett större mått av stadskaraktär än små. Ju fler människor, desto större möjlighet att vara fullt anonym. Även andra aspekter av storstadens särart lyfts fram i debatten. Ola Andersson, exempelvis, skriver i sin introduktion i *Sthlm at Large* om storstadens fördelar och betydelsen av att Stockholm får utvecklas till den metropol som Sverige behöver: ”En storstad som kan möjliggöra utbyten av tankar, varor, kapital, tjänster och idéer på det sätt som bara en storstad kan. [...] En plats där nya saker kan hända, nya idéer få fotfäste och utvecklas.”

I den nyurbanistiska synen på vad stad är, är stor storlek inte någon nödvändighet, snarare tvärtom. Mats

Hultman, forskare vid institutionen för arkitektur, Lunds tekniska högskola, skriver i sin artikel "New Urbanism – traditionella småstäder i ny tappning" i *Plan* 4, 2002: "Idealet är en småstad, eller en större stad med urskiljbara mindre stadsdelar, som har en radie som motsvarar en fem till tio minuters promenad (ca 500 meters radie)." Storleken på staden eller stadsdelen ska inte vara större än att avstånden är gångvänliga.

Vi har inte hittat någon stadsdefinition i debatten som fokuserar på *hur* stor en ort behöver vara för att kunna kallas stad. Stadens essens handlar för de flesta om andra egenskaper än utbredning och invånarantal.

En artefakt i behov av historia

Tidens tand är en viktig förutsättning för lyckad stad. Man kan inte *skapa* urbana miljöer, en stad får sin identitet genom sin historia. Det skriver de dåvarande planerarstudenterna Helen Ekstam och Leif Korkkinen i *Plan* 1-2, 2002. Synsättet känns igen från flera andra debattörer som alla betonar vikten av historia när de talar om staden. Till exempel kritiserar nyurbanismen, enligt Mats Hultman i *Plan* 4, 2002, storstadens ytterområden för att vara platslösa och just historielösa.

Anna Modin, kulturgeograf, poängterar i *Plan* 4, 2002 att det sociala livet, som måste finnas för att en stad ska vara stad, inte går att bygga fram i ett svep. Funktionsintegrering, säger hon, är medlet som ska ta oss till målet som är blandstaden, men man kan inte bygga blandstaden på några få år. Man kan bygga funktionsintegrerat, men den sociala aspekten – staden



Stadens historia är identitetsbärande. Att man kan uppleva tidens gång är enligt många en viktig förutsättning för att en miljö ska vara urban.

för alla – kräver att staden byggs successivt. De flesta av våra stadskärnor, som ofta lyfts fram som ideal, har uppförts under lång tid, i flera faser. Vi tolkar Modin så, att hon menar att det är först när en stad eller en del av en stad fått utvecklas under tid som dess invånare har haft möjlighet att sätta sin prägel på den, gjort den till sin, påverkat utbud och så vidare.

Björn Linn lyfter fram ett ekonomiskt argument för att en stad inte kan nybyggas eller planläggas som en komplett helhet. Det är viktigt för stadens funktion att den innehåller byggnader med varierande ålder och med varierande hyresnivåer skriver han (*Arkitektur* 3, 2002).

I samma nummer av *Arkitektur* förespråkar Carl-Johan Engström ett utvecklande av staden genom ”stadsläkning” som bygger på varje stads egna förutsättningar och de många små förbättringarna. Att kalla förtätning för ”läkning” är listig argumentation eftersom det på ett slagkraftigt sätt pekar ut stadens alla mellanrum som ”sår” i strukturen, sår som måste läkas för att staden ska bli hel. Dock kan en småskalig förtätning och försiktig påbyggnad i den befintliga strukturen, där man bedömer att behovet finns, tänkas bidra till den heterogenitet, mångfald och de historiska lager som Anna Modin och många med henne menar är en nödvändig komponent i en stad. Att jobba med små infill-projekt i en befintlig stadsmiljö kan på så sätt vara att delta i det långsamma utvecklandet av den kompletta staden och att bidra till stadens tidsavtryck.

Louise Nyström håller med om vikten av stadens historia i *Plan* 1-2, 2002: ”en stad är resultatet av den samlade byggverksamheten under lång tid av många

människor med många skilda behov och önskemål.” Samtidigt menar Nyström att även om en stad bär spår från tidigare epoker förtjänar inte alla dessa per automatik att sparas. Historiska lager ger en stad dess karaktär, men man bör kritiskt granska den befintliga staden och förändra det gamla om det inte fungerar.

En handelsplats

I sin artikel ”Handelsplatserna som skapade staden” i *Arkitektur* 1, 2005 skriver Bosse Bergman att handeln är stadens drivkraft. Staden kom till på grund av handeln och fortfarande handlar stadslivet till stor del om just detta. Bergman beskriver de fyra handelsplatserna säsongsmarknaden, storgatan, köpcity och externcentrumet som miljöer som alla genom historien påverkat stadslivet och bilden av staden. Staden är i hög grad handel och stadslivet är shopping, skriver Bergman.

Jerker Söderlind är en annan debattör som ansluter sig till detta synsätt. Han skriver att staden är en arena för utbytande av varor och tjänster och betonar att den inte är endast ett bostadsområde, att orsaken till dess existens inte är att folk ska ha någonstans att bo (”Idiotismått och knasbilligt – mångfaldens nytta” i *Stockholm den växande staden*). Detta ställningstagande syns även hos Louise Nyström när hon, i *Arkitektur* 7, 2003, kritiserar trädgårdsstaden för att inte vara något annat än ett bostadsområde. Söderlind anser vidare: ”Ju tjockare de gula sidorna i telefonkatalogen är, desto fler specialister och yrkesgrupper som finns, desto större skäl finns att klumpa ihop folk i täta



Handelstorget, mer intensivt urbant än ett bebyggt kvarter menar Lars Marcus.

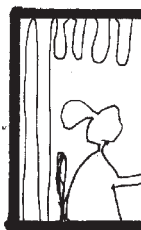
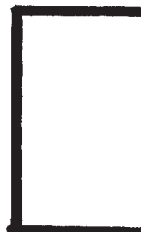
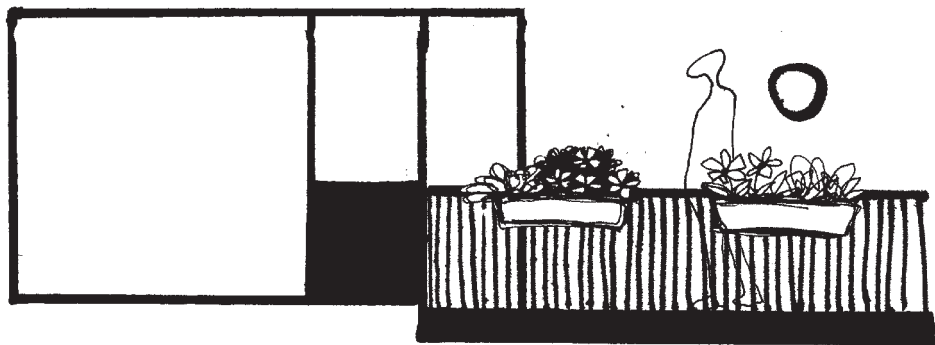
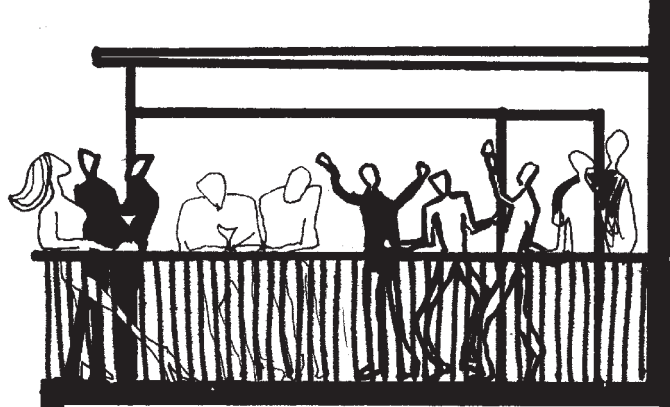
ansamlingar av hus och anläggningar. För att de ska få tillräckligt nära till varandra för att kunna utbyta varor och tjänster.”

I *Area 1-2*, 2000 ger även Lars Marcus uttryck för en stadsdefinition med stort fokus på handeln. Staden är ett rumsligt svar på behovet att ”kroppsligen överbrygga rumsliga avstånd”. En typisk stadsegenskap är sålunda att de funktioner man behöver nå finns samlade på en så koncentrerad yta att avstånden dem emellan är möjliga, till och med bekväma att tillryggalägga till fots. Marcus skriver i detta sammanhang om handelstorget och menar att det är mer intensivt urbant än ett bebyggt kvarter och att det är just denna egenskap

som gör att det förblir ett torg: eftersom det utnyttjas så intensivt måste bebyggelsen vara flexibel och kunna ändra skepnad, därför kan den inte permanentas. Marcus jämför handelstorget med vad han kallar det ceremoniella torget, ett torg som till skillnad från handelstorget utgör ett avbrott i staden, ett avbrott han inte anser hör hemma i den urbana traditionen.

Är detta allt?

Vi har i den debatt vi studerat sett olika egenskaper lyftas fram som kännetecknande för vad en stad är och vi har beskrivit dem ovan. Staden är en byggd form, en arena för ett socialt liv som är mer intensivt i staden än utanför den, en artefakt i behov av historia samt en handelsplats. Ingen av dessa egenskaper svarar bättre på frågan "Vad är en stad?" än någon av de andra. Snarare är det så att de tillsammans hjälps åt att teckna en bild av vad stad är, en bild av vad stad betyder idag. Men man kan fråga sig om bilden är färdigtecknad. Det är svårt att inte fundera över frånvaron av naturen i beskrivningarna av stadens beståndsdelar. Det faktum att det gröna inte nämns i beskrivningarna av stadens konstituerande egenskaper signalerar att det i dagens diskurs inte anses vara viktigt som stadsbyggnadselement. Har inte naturen en viktig roll att spela i staden?



Om stadsmässighet

I debatten som förts de senaste fem åren i de tidskrifter vi valt att läsa, är det påtagligt att begreppet stadsmässighet används mer frekvent under den första perioden. *Area* avhandlar exempelvis ordets betydelse redan år 2000, och därefter används det relativt sparsamt. Trots detta är stadsmässighet fortfarande ett begrepp som är värt att studera, som har och har haft stor betydelse för vår tids stadsbyggnad. Frågan om vad stadsmässighet innebär är ju tätt kopplad till frågan om vad stad är. Är stadsmässighet lika med det som karaktäriserar en stad, eller är det en samling ingredienser som man plockat från förebilden staden? Om något är stadsmässigt, *är* det då stad eller är det bara på ytan likt stad?

Hur används begreppet?

Håkan Forsell likställer i *Area* 1-2, 2000 orden stadsmässighet och urbanitet: stadsmässighet är urbanitet på svenska helt enkelt. Vi håller inte riktigt med om detta. Visst är orden nära besläktade, men i de texter vi läst har de olika användningsområden. Stadsmässighet används oftast för att beskriva fysisk struktur och en viss typ av bebyggelse. Urbanitet å andra sidan, används oftare för att beskriva för staden typiska händelser och aktiviteter, det vill säga stadslivet och till och

med ibland en särskild mentalitet hos stadens invånare.

En första tanke var att stadsmässighetsbegreppet som det används idag inte är en direkt följd av en stadsdefinition, utan att det snarare representerar ett stilideal. I många fall används stadsmässighetsbegreppet just när man vill motivera och sälja in ett förslag; det syftar på något som man önskar skapa. Men begreppet används också för att beskriva förebilden för det man vill skapa, det vill säga befintliga, ofta äldre, miljöer där de kvalitéer som förknippas med staden finns, miljöer som är stad ur både estetisk, strukturell och social synpunkt. Att begreppet används för att ge status åt ännu obbyggda projekt *och* för att beskriva förebilder är ingen motsättning, förrän man ser till det byggda fenomenet stadsmässighet så som det tar sig ut i vår tid. Det typiska 2000-talsprojektet är ett exklusivt bostadsområde i centralt läge som av politiker, kommunala planerare och konsulter motiverats med stadsmässighet som ett bärande argument, men som när det står färdigt *inte* uppvisar särskilt många av karaktärsdragen hos dagens förebildsstad, "den goda staden".

Man kan förstås säga att dessa projekt är misslyckade ur stadsmässighetssynpunkt, att man trots ambitionerna under tillblivelseprocessen inte lyckats göra dem stadsmässiga och att de därför inte ger skäl att ifrågasätta stadsmässighetsbegreppets relevans. Men för oss, som kommit i närkontakt med stadsbyggnadsdebatten först för fem år sedan när vi började på landskapsarkitektutbildningen, är dessa projekt sinnebilden för det stadsmässiga byggandet i vår tid. Vi menar att de utgör fenomenet stadsmässighet av idag. Och om man ser det

så måste man göra skillnad på stadsmässighet och stad: ett område kan då vara stadsmässigt utan att uppvisa fler än något enstaka av de för den traditionella staden kännetecknande dragen.

Definition, begrepp, fenomen

Vi har kommit fram till följande vad gäller kopplingen mellan stadsdefinition, begreppet stadsmässighet och fenomenet stadsmässighet, där vi med fenomen i det här sammanhanget menar det som nu byggs i dagens städer med stadsmässigheten som mål.

Man kan se på stadsmässighetsbegreppet på två sätt. Antingen som en direkt följd av en stadsdefinition och då är stadsmässighet ett ord som beskriver de egenskaper som tillsammans bildar staden: stadsmässig är helt enkelt adjektivet som motsvarar substantivet stad.

Eller så kan man se på begreppet som något eget, som ett stilideal mer eller mindre frikopplat från definitionen av begreppet stad. I det fallet är stadsmässighet snarare ett knippe fysiska egenskaper som man tar till när man vill ”rekonstruera en stadskänsla” som Håkan Forsell skriver i *Area* 1-2, 2000, eller ett begrepp som är synonymt med stadspastisch som Helen Ekstam och Leif Korkkinen skriver i *Plan* 1-2, 2002. Även Leo Gullbring och Maria Hellström menar i *Area* 2, 2001 att detta sätt att se på stadsmässighet innebär en ytlig syn på staden; om man ser på stadsmässighet i första hand som en form så finns det risk att det inte blir mer än kosmetika, skriver de.

Vilken betydelse man ger begreppet stadsmässighet

får alltså konsekvenser för vad man kan säga tillhör fenomenet stadsmässighet. Enligt det första synsättet är begreppet stadsmässighet starkt kopplat till stadsdefinitionen, medan kopplingen mellan begrepp och fenomen är svag. Detta är ett synsätt som gör det svårt att kalla det som byggs idag för stadsmässigt, betrakta det som fenomenet stadsmässighet. I det andra synsättet, i vilket begreppet stadsmässighet *inte* är en direkt följd av stadsdefinitionen, finns istället den starka kopplingen mellan stadsmässighetsbegreppet och det som byggs idag med stadsmässigheten som mål. Det vill säga, fenomenet stadsmässighet av idag kan sägas vara vår tids stadsmässighetsbegrepp omsatt i praktik, i fysisk form. Vi vill hävda att det senare sättet, där begreppet stadsmässighet används för att beskriva det som byggs idag snarare än vilken stadsdefinition man har, är det bästa och mest användbara sättet av de två.

Om man ser på stadsmässighetsbegreppet som en direkt följd av den rådande, nyurbanistiskt influerade, definitionen av stad så gäller följande: *Begreppet* stadsmässighet står för täthet i betydelsen så mycket folk som möjligt på liten yta för att skapa mycket liv och rörelse i de offentliga rummen och ge underlag för en mångfald verksamheter. Stadsmässigheten sitter i strukturen och i tydliga möten mellan offentligt och privat, inte i fasadernas material eller dylikt: sten är inte mer stadsmässigt än falurött trä. Fysisk struktur så som täthet, volymer, gatunät etcetera är mer förknippat med upplevelsen av stad än estetiken. Staden byter utseende med olika tiders stilideal men blir inte mindre stad för det, så länge de grundläggande stads-

typiska strukturerna finns kvar.

Fenomenet stadsmässighet däremot, står för täthet i betydelsen så många lägenheter med utsikt, gärna över vatten, som möjligt på liten yta, för att tillgodose kraven hos dagens livsnjutande stadsmänniska. Fenomenet stadsmässighet handlar mer om det goda boendet för individen än om det myllrande stadslivet på gatan, och är följaktligen inte en direkt följd av ett stadsmässighetsbegrepp med stark koppling till den rådande stadsdefinitionen.

Det är onekligen snårigt med stadsmässigheten, det uppstår problem när ord som kan syfta på olika saker används i inbillat konsensus, utan större eftertanke. Även om detta problem på intet sätt är unikt för just ordet stadsmässighet, är det ett skäl för att undvika att använda det när man debatterar stadsutveckling. Man skulle få en bättre diskussion om man istället för att använda stadsmässighetsbegreppet på ett slarvigt och bekvämt sätt ansträngde sig för att specificera vilka egenskaper man faktiskt är ute efter.

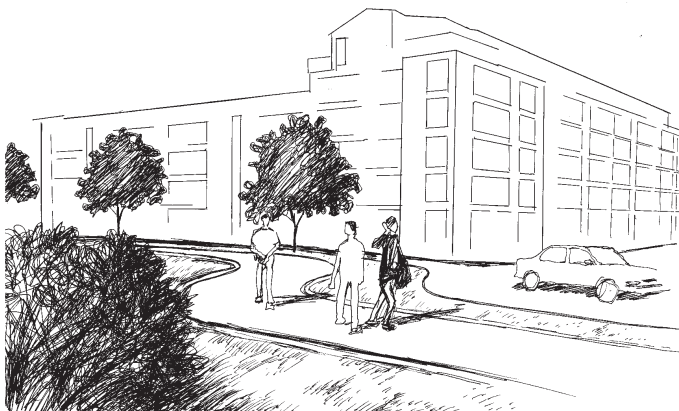
Det stadsmässiga byggandet

Vi vill påstå att det stadsmässiga byggandet av idag är en sammansmältning av en modernistisk syn på bostaden, en tillbakablickande syn på staden och en för vår tid typisk individualism.

Täthet, en sammanhängande gatustruktur och blandtrafik är dygder som det råder stor konsensus kring idag. Blandade upplåtelseformer och lokaler i bottenvåningen är något som planerare önskar sig, men

som det verkar svårt att få igenom i praktiken. I *Plan 2-3*, 2001 kritiserar Carl-Johan Engström marknadsföringen av Bo01 i Malmö. Bomässan gick under namnet ”Framtidsstaden”, en benämning som Engström är skeptisk till. Han skriver: ”Det är ett försök att skapa bostäder i stadens form. Men av den växande staden med variationer i funktion och innehåll finns inget.” Engström menar att Bo01 framförallt är ett bostadsområde, en bostadsö som har en svag koppling till övriga Malmö och som inte erbjuder tillräckliga möjligheter för verksamheter och därmed inte heller förutsättningar för ett stadsliv på dagtid i området. Engströms kritik av Bo01 i Malmö pekar på den sammansmältning av värden som vi vill hävda att det stadsmässiga byggandet består av idag. Även Ole Reiter, arkitekt och chef för Movium, kritiserar i *Plan 4*, 2001 Bo01 för att snarast vara ”bilden av en stad eller en stadsdel” och att området är lika ”monofunktionellt som dess föregångare på 70- och 80-talen”.

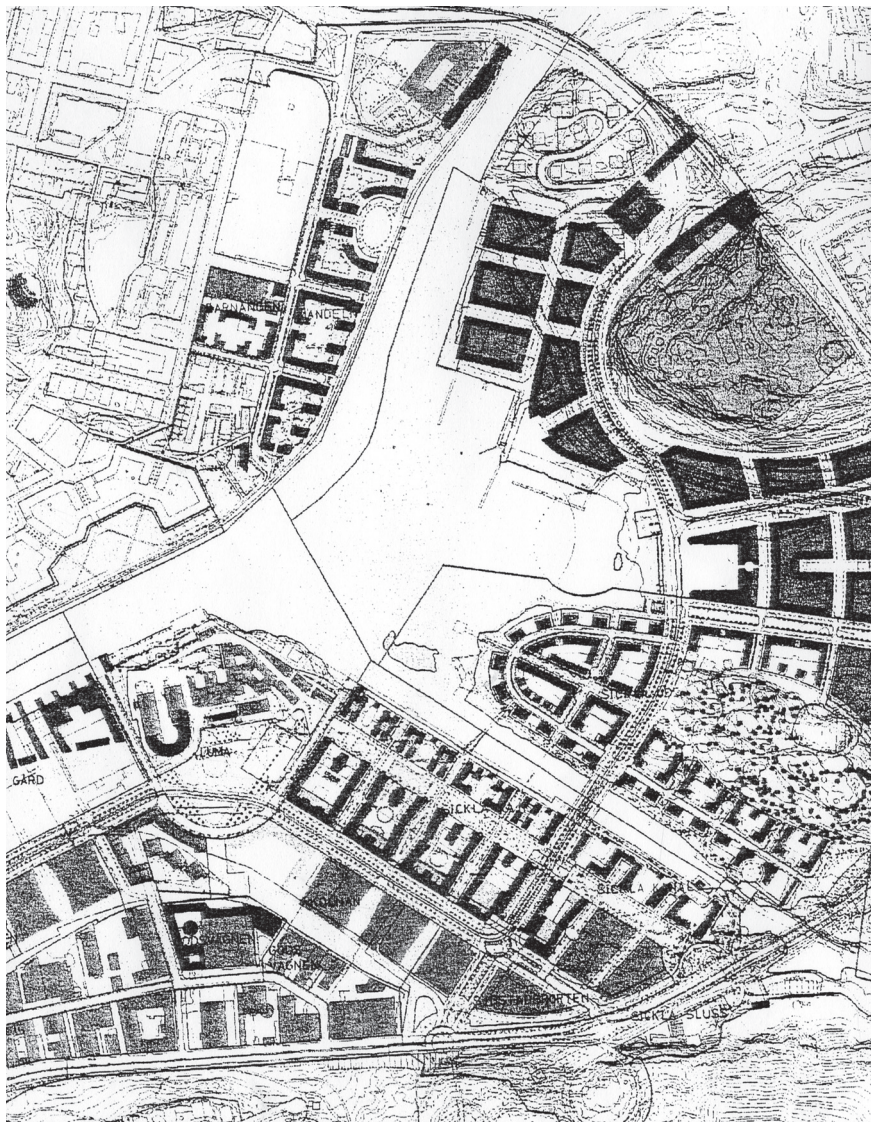
Stadsmässigheten av idag är ett ganska tätt och storskaligt bostadsbyggande där man kör med säkra kort: Allt ska vara fixt och färdigt från början, inga osäkerhetsmoment får finnas. Därmed ryms få förändrings- och utvecklingsmöjligheter och det är svårt att se att bebyggelsen skulle kunna fungera flexibelt. Man har försökt smälta samman det traditionella, slutna kvarteret med en arkitektur som ska ge alla lägenheter ett exklusivt läge, som skyr baksidor och mörka lägen. Individualism ligger i tiden och det finns ett allt tydligare fokus på det goda boendet för den köpstarka stadsinvånaren. Att fullt ut kombinera idén om det traditionella



Stadsmässighetskompromissen: Traditionell kvarterform kombinerad med återvändsgata, trafikseparering och rymlig parkmiljö. Fritt efter presentationsmaterial på JM:s hemsida.

kvarteret med ett jämnexklusivt lägenhetsbestånd är självfallet en omöjlighet. Resultatet blir en kompromiss av det slag som Hammarby sjöstad i Stockholm är ett tydligt exempel på, där man byggt en uppbruten kvarterstad som är luckrare och grönare än den traditionella staden. Sjöstadens struktur får följaktligen kritik i nyurbanistisk anda för att vara allt för gles. Louise Nyström skriver exempelvis i *Plan 4*, 2002 att dess exploateringstal inte räcker till för att ge underlag för ett riktigt stadsliv.

Synen på det stadsmässiga byggandet som resultatet av en kompromiss bekräftas i retoriken hos dem som arbetat med projektet Hammarby sjöstad. Under rubriken "Några regionvisningar" i *Area 1-2*, 2000 får ett antal politiker, forskare och arkitekter svara på frågan: Vad betyder "stadsmässighet"? Jan Inghe-Hagström, dåvarande planarkitekt på Stockholms stadsbyggnadskontor och ansvarig för planen för Hammarby sjöstad, svarar att begreppet står för mångfald och möten men att ett återvändande till 1800-talskvarteret är fel sätt



att bygga en miljö som fungerar stadsmässigt. ”Återinför man den gamla rutnätsstaden rakt av blir det en sämre stad än om man bygger lite grönare, lite lugnare miljöer här och var och förstärker intensiteten på andra platser.”

Vi ser det stadsmässiga byggandet som en kompromiss mellan stadsdebattörers och planerares preferens för den täta, sprudlande staden och ett tillmötesgående av en utbredd önskan om att bo i eget hus med det stora privata utrymme som detta ger. Det egna huset, med det egna utomhusutrymmet, den egna tvättstugan, det egna förrådet och de egna parkeringsplatserna är åtråvärt för väldigt många, planerare och stadsdebattörer inkluderade, och utgör en av de stora drivkrafterna för sprawl, för utglesnandet av staden. Det stadsmässiga byggandet, med sina rymliga lägenheter med egna tvättutrymmen, inglasade balkonger, tillgång till garageplatser och så vidare är ett sätt att tillmötesgå dessa önskemål och på så vis stävja sprawl. Att bygga stadsmässigt är således ett försök att bygga en mer resursnålt fungerande stad.

**Motstående sida: Uppluckrad
kvarterstad är mönstret i
Hammarby sjöstad. Bildkälla:
Area 3, 2001.**



Parktorg, stadsskog och allt däremellan

Det här kapitlet ska handla om naturen. Och, ofrånkomligen, också om kulturen. Om ett uttjatat gammalt motsatspar som är landskapsarkitekturens kanske allra käraste. Som landskapsarkitektstudenter har vi till leda hört, sett och använt oss av motsatsparet natur-kultur. Så varför måste vi ge oss in i det där igen? Därför att den fråga som var vår utgångspunkt för detta kapitel ledde oss in i det. Frågan lyder: Har den "vilda" naturen en roll att spela *i staden*?

I en tid när stadsutveckling är synonymt med stadsförtätning är stadens grönska ständigt ifrågasatt. Grönområdena angrips på två sätt. Dels i argumentationen om att stora grönområden är ett strukturproblem för staden, vilken vi koncentrerar oss på i kapitlet "Grönstråk – barriärer i staden?" Det är en argumentation utifrån funktion: För mycket stora grönområden gör staden mindre effektiv, minskar dess förmåga att erbjuda närhet. Grönskan kritiserar också utifrån bilden av den goda staden, och detta är en argumentation utifrån karaktär: För många stora grönområden gör staden mindre lik den förmoderna stad som utgör vår samtids dominerande favoritmodell för hur en stad bör vara.

Stadsmässighet har enligt vårt sätt att se blivit ett stilideal som försöker representera stadskvaliteter genom att använda uttryck som ger associationer till eftertrak-



tade, äldre stadsmiljöer. Det finns ett stort mått ytligt reklamakeri i användandet av begreppet, liksom ett stort mått normativitet vad gäller hur det stadsmässiga *ska se ut*. Denna normativitet gäller även stadens grönska, som också den har kravet på sig att vara stadsmässig för att passa in i staden. Ur denna bakgrund uppstår frågan om den ogestaltade grönskans existensberättigande i städer och tätorter.

Staden som idealtyp – naturen som dess motsats

I artikeln ”Staden som idealtyp” i *Arkitektur* 7, 2003 listar Louise Nyström ett antal typiska egenskaper för staden, egenskaper som skiljer stad från ickestad. Hon tar avstamp i det nutida, vidsträckta stadslandskapet där stadsbygd och landsbygd glider in i varandra och konstaterar att det *ter* sig alltmer meningslöst att skilja dem åt. Det *ter* sig meningslöst inleder Nyström, men övergår sedan till att argumentera för att det *är meningsfullt*: ”Skillnaden mellan stad och land måste snarare sökas i termer av karaktär och egenskaper, kort sagt i termer av idealtyp.” Idealtypen stad, skriver Nyström, betecknar det som är *typiskt* för städer, det som utgör stadskvalitet. Detta betonande av stadens särdrag är i mycket hög grad betecknande för dagens stadsbyggnadsdiskussion, det löper som en illröd tråd genom de senaste årens artiklar och debattinlägg. Det ivriga definierandet börjar nu visserligen få mothugg av debattörer som vill ställa definitionerna på ända, men viljan att sortera och särskilja det ena från det andra är likväl

fortfarande stark. Och i detta ordningsamma sorterande inordnas naturen självklart under kategorin ickestad.

I flera tusen år har människor byggt städer för att underlätta sin tillvaro genom att leva nära inpå varandra och dra nytta av varandras kunskaper. Staden är en intrikat mänsklig skapelse, den är både resultatet av människors idéer och en plats för utbyttandet och utvecklandet av dessa idéer. Staden är den mest komplexa av alla mänskliga artefakter, skriver Håkan Forsell i *Area 1-2*, 2000. Kort sagt: staden är kultur. Motsatsen till kultur är natur. Stad och natur kan således sägas stå i motsatsförhållande till varandra.

Att stad och natur är motpoler kan tyckas självklart. Det är en lättbegriplig uppdelning, och användbar. Motsatspar är för arkitekten tacksamma tankehjälpmedel och arbetsredskap eftersom delarna förstärker varandra, tydliggör och definierar varandra. Risken finns dock att de blir alltför tvingande, att de frestar till förenklade tolkningar av tillvaron och ibland kanske också inspirerar till alltför simpla gestaltungs-förslag. Risken finns att man förenklar en komplex verklighet, delar upp den i dels det ena, dels det andra när den i själva verket kanske består av tusen olikheter.

Alltså: att ett motsatspar är klagörande och intressant betyder inte att blandningar av de två polerna är mindre intressanta. Kontrast och tydlighet i all ära, men blandning behöver inte vara lika med utslätning. God gestaltning – det må vara på stadsdelsnivå eller i utformandet av en liten trädgård eller en byggnad – behöver inte innebära att man bevisar att man förstått skillnaden mellan det ena och det andra och är duktig

på att hålla storheterna skilda från varandra. Det är spelet mellan motsatserna, alla nyansfyllda hybrider dem emellan, som är den verkliga utmaningen.

Vad är natur, vad är kultur?

I debatten om natur i staden, och om hur vi hanterar naturen över huvud taget, kan man skönja olika, mer eller mindre välgenomtänkta, uppfattningar kring vad naturen är. Inbillat konsensus är vanligt, naturens betydelse behandlas ofta i bisatser och mellan raderna. Men är det så självklart vad naturen betyder? Är inte natur-kultur-uppdelningen lite mossig? Är den inte väl abstrakt för att få ta plats i praktiskt orienterade diskussioner om stads- och samhällsbyggnad? Är den inte ett konstnärligt knep mer än ett sätt att förstå verkligheten? Ja, det finns många invändningar att göra mot det flitiga användandet av begreppen natur och kultur som varandras motsatser.

Man kan argumentera för att vår mänskliga kultur ska ses som precis lika naturlig som myrornas eller apornas sätt att organisera sig, att den inte bör särskiljas från naturen och att motsatsparet därmed är falskt. Man kan säga: kulturen är natur. Exempelvis skriver Petra Andersson, doktorand i praktisk filosofi vid Göteborgs universitet, i *Area* 3-2001: "Höll vi människan och hennes verk för naturliga, borde naturens förkunnare inte behöva förkunna att människan ska närma sig naturens villkor. Ser man människan som naturlig, borde hon rimligtvis redan vara där, i naturen. För var vore hon annars?" Man kan också hävda att den

mänskliga kulturen brett ut sig så till den grad att ”det andra”, ”det opåverkade” inte längre existerar och att motsatsparet därmed är falskt. Man kan säga: naturen är genomsyrad av kultur, någon distinktion går inte längre att göra.

Men vi behöver både naturbegreppet och kultur-begreppet för att kunna beskriva vår verklighet, det vill säga oss själva, vår livsmiljö och vårt förhållande till denna livsmiljö. Till och med landskapsarkitekten och professorn James Corner (mer om honom senare) som argumenterar för en mindre dualistisk syn på förhållandet människa – natur, måste använda de kära gamla orden. Och det går faktiskt alldeles utmärkt att göra en distinktion mellan kultur och natur. Men denna distinktion handlar inte om att avgöra huruvida människan är det ena eller det andra, eller om en viss miljö är ”äkta naturlig” eller inte, istället gäller det att jonglera med båda bollarna.

Vi tycker alltså att man *ska* skilja ut människan och alla hennes projekt från begreppet natur. Det *finns* två bollar att jonglera med, inte bara en. Självklart är vi naturliga, självklart har vi naturen i oss som en ofrånkomlig del av vårt väsen. Men vi har också ambitionen att vara något annat, något mer än naturliga. Petra Andersson skriver: ”Bara människor formulerar villkor och normer [...] Naturen är.”

Just i detta att människor formulerar villkor och normer, medan naturen helt enkelt bara *är* ligger distinktionen mellan kultur och natur. Kulturen är vår vilja att inte bara vara, utan att också reflektera över varandet, sätta oss själva i ett sammanhang, vara något

särskilt. Vad naturen eventuellt vill kan vi inte veta, vi kan bara tolka den. Det leder till ställningstagandet att kultur är något särskilt i förhållande till naturen; utifrån vad vi kan se är det så, det är så vår modell av världen måste se ut.

Trädgårdskonstens meningsskapande

Man kan fråga sig vilken skillnad det gör om det vi kallar natur är påverkat, till och med återskapat, av människohand eller om det är orört. Äkthetsaspekten, naturens autenticitet, tycks dock vara viktig för många. Petra Andersson sätter fingret på det när hon skriver: ”Det är kanske så enkelt att vi föredrar att leva i en värld där allt inte är av mänskligt ursprung? Vi kanske gillar att – delvis – omges av sådant som beror på krafter utanför oss själva?”

Är naturen då meningslös så fort den bär spår av vår egen verksamhet? Förlorar den sin egenskap av ”det andra”? Inte alls. Natur och kultur är motpoler, men de är inte varandra uteslutande motpoler. Att naturen är genomsyrad av vår kultur betyder inte att natur i äkta mening inte finns. Andersson tar den rekonstruerade naturen i försvar och skriver att ”de flesta av oss, även de som av något skäl och på något sätt föredrar ursprunglig natur, ändå finner försonande drag i den restaurerade naturen.” Man kan gå längre än så. Utan att förneka det hisnande i att stå inför ett storslaget och orört landskap, långt bort från närmaste mänskliga bosättning, transportled eller exploatering av annat slag vill vi hävda att rekonstruerad, modifierad och

manipulerad natur är precis lika meningsfull och betydelsebärande som den ursprungliga, om inte mer. ”Det andra” finns där, alldeles tydligt, även om vi själva har satt gränserna för det och styr dess utveckling. Vi samspelar.

Detta är vad trädgårdskonst handlar om. I trädgårdskonsten blir människans relation till naturen tydlig. Trädgårdskonsten *är* människa och natur i samverkan, ett utforskande av förhållandet natur-kultur. Den är ett spel mellan kontroll och ickek kontroll som beskriver en av det mänskliga livets grundförutsättningar.

James Corner argumenterar i essän *Ecology and Landscape as Agents of Creativity* (ur vilken ett utdrag publicerades i *Area* 3, 2001) för att ekologi inom landskapsarkitekturen inte bör handla om att förlita sig på objektiv naturvetenskaplig sanning och respektfullt anpassa sig efter den. Han förespråkar meningsskapande trädgårdskonst istället för distanserad naturvetenskap: En landskapsarkitekt kan inte förhålla sig opartisk, objektiv, oengagerad till naturen! Kreativiteten måste ges utrymme även i hanterandet av känsliga naturvärden. Corner beklagar att diskussionen om ekologi och om människans förhållande till naturen inte är mer intensiv inom landskapsarkitekturen. Bara genom en mer sofistikerad förståelse av ekologin, skriver han, kan dess betydelse för en kreativ och meningsfull landskapsarkitektur förverkligas.

I förlängningen har allt arbete med tätorters grönska sin botten i trädgårdskonstens kärna, det vill säga i utforskandet av förhållandet mellan natur och kultur. Detta är något som stadsbyggandets aktörer, såväl teor-

etiker som praktiker, borde påminna sig om lite oftare. Det pågår mer i trädgården än vad man kan ana.

Urban grönska och sparad natur – eller hela skalan

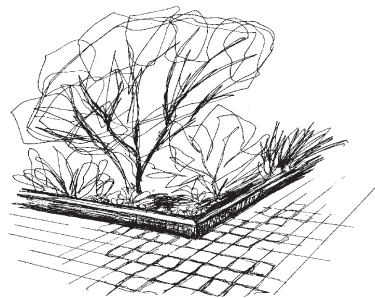
Förespråkare av grönska i staden, vilka samtidigt vill vara del av den urbana trenden, jobba i stadens anda så att säga, argumenterar ofta för ”stadsmässig grönska”. Parkens roll i staden är given, medan den stökigare grönskan är starkt ifrågasatt. Precis som när det gäller begreppet stadsmässighet i största allmänhet handlar stadsmässighet vad gäller grönska både om struktur och karaktär. Och precis som i största allmänhet är det karaktärsargumentens relevans som är mest tveksam. Den ”stadsmässiga grönskan” motiveras visserligen främst utifrån idéer om stadsmässig struktur, lättframkomlighet, nödvändig hänsyn till hårt slitage samt strävan efter att inte skapa för stora skötselbehov. Men vi tycker oss se att det dessutom finns en norm, mer eller mindre uttalad, för den stadsmässiga gröna karaktären.



broderiparterr



paradrabbatt



dynamisk plantering

Denna norm gör sig påmind i stadsbyggnadsdebatten, den ackompanjerar den sakliga argumentationen om funktion. Den visar sig när Alexander Ståhle i *Stockholm den växande staden* skriver om parkutveckling som kvalitativ förbättring av grönytor och när Ola Andersson i samma bok räknar in parken som ”en del av den urbana strukturen, stad snarare än natur” men menar att ”grönstråken kan beskrivas som bevarade delar av det för-urbana landskapet”. Den visar sig som känslomässiga utfall mot naturen i de mest metropolivrande texterna i debattboken *Sthlm at Large*. Och den visar sig i praktiken, dels i den ringa förståelsen för att även en ”stökig” grönyta kan vara värdefull och behöva skyddas mot exploatering, dels i hur den nutida gestaltningen av mer eller mindre gröna offentliga rum i staden ser ut: oftast strikt och elegant.

I dagsläget finns två huvudsynsätt på stadens grönska: ett där naturen är material och pynt i människans skapelser – den stadsmässiga grönskan – och ett där naturen ska få vara sin egen och den mänskliga aktiviteten inte ska göra sig märkbart påmind – sparad

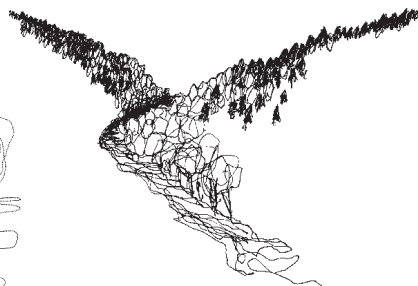
Nedan: Hela skalan från kontroll till icke-kontroll i behandlingen av det gröna.



förparkligad natur



sparad och städad natur



orört landskap

natur i staden. Båda är intressanta och relevanta, men det finns mer än två nyanser av grönt. Mellan extremt antropocentriska yttringar av trädgårdskonst som broderiparterrer och formklippta träd och det orörda landskapet där människan blir liten finns till exempel den biotopinspirerade planteringen och den förparkligade stadsskogen. Dessa förtjänar större uppmärksamhet.

Växter måste inte behandlas som material allena bara för att man jobbar i en urban kontext. Naturliga processer som konkurrens och spridning kan utnyttjas och synliggöras i de mest intensiva stadsmiljöer, det kan ge variation och spänning. Det är dags att hitta alternativ till den stilrena trenden med fyrkantigt formklippt avenbok, enstammiga träd i hårdgjord yta, mycket stenmaterial och obligatoriska vattenspeglar i strikta former med tydliga kanter. Hänsyn till struktur, funktion och skötsel leder inte ofrånkomligen till detta resultat, det finns självfallet andra vägar att ta och det är dags att börja söka dem. Dags att våga sig på växtlig dynamik och samspel. Dags att tillåta naturens processer, även i småskaliga parksammanhang.

Stadsnära natur kan förparkligas till små kostnader och bli naturpark, det vill säga grönyta där naturens processer ges spelrum men där människans kreativitet samtidigt får visa sig. Det mest extensiva sättet att åstadkomma naturpark är att lägga om skötseln av den sparade naturmarken så att den blir mindre mekanisk, mindre skogsbruksmässig. För stadsnaturens skötsel ska inte handla om att bedriva skogsbruk, om att säkerställa största möjliga ekonomiska avkastning genom att välja ut de enstammiga, rakt växande träden

och gallra så att dessa står på jämt avstånd från varandra för att bli så högkvalitativt virke som möjligt. Omhändertagandet av naturen i staden bör istället vara inriktat på rekreativa värden: på skönhet, på rumslig och artmässig variation, spel mellan tätt och glest, skugga och ljus, långa och korta utblickar. Träden får se ut hur som helst: höga, små, grova, taniga, breda, flerstammiga, krumma, raka...

"Den andre" och "det andra" – olikheter av olika slag

Men varför ska vi egentligen bereda plats åt naturens egenhet i staden, i den mest komplexa av alla mänskliga artefakter, i den mest kulturbetingade av skapelser? Vore det inte rimligt att i staden använda naturen just som ett material, och motverka dess inneboende förändrighet genom de striktaste av ramar?

Ett svar är: för att värna den svenska stadens särart i en tid av utslätande konkurrens. Närvaron av naturen måste sägas vara ett tydligt signum för den nordiska staden. Tänk bara på hur det ser ut nere på marken när man är på väg att landa med flyg i Paris, London eller Frankfurt jämfört med hur Göteborg, Oslo eller Stockholm ter sig från ovan. Denna unika relation mellan bebyggelse och naturlandskap bör självklart ses som en tillgång, inte som ett grundproblem. För att en plats ska vara meningsfull, och därmed attraktiv och konkurrenskraftig, behöver dess äkta särdrag tas tillvara. Den svenska kärleken till naturen är i sig inget hot mot den så hett eftertraktade storstadsandan. Men ibland

tycks det finnas en längtan till Italien eller till Manhattan i beskrivningarna av den urbanitet det sägs att vi måste skapa förutsättningar för, och att importera en utländsk bild av vad staden ska vara kan knappast bli annat än kosmetika.

Ett annat svar på frågan om varför vi ska bereda plats för naturens egenhet i staden är: för att vi *behöver* upplevelsen av naturens egenhet. Det handlar helt enkelt om folkhälsa. Forskning har visat att vi mår bra av att uppleva natur, till och med att naturen kan ha en läkande inverkan på oss när vi är trötta, sorgsna eller sjuka. Staden behöver därför kunna erbjuda närhet till natur såväl som till arbete och service. För en någorlunda stor stad innebär detta att naturen behöver vara en del av dess struktur, den behöver kunna erbjuda naturupplevelse inne i sig. Att erkänna naturupplevelsens betydelse för människor, men samtidigt argumentera för att den kan tillgodoses *utanför* staden är att förespråka en stad som uppmuntrar till skytteltrafik mellan ett boende i intensiv myllrande stadsmiljö och ett annat i lugnet nära naturen. I dagsläget är en sådan skytteltrafik förbunden med ett av våra allvarligaste miljöproblem. Dessutom är möjligheten att ha sommarstuga på landet eller göra regelbundna semestrar till avlägsna vita stränder långt ifrån alla förunnad. Att bereda plats för naturens egenhet i staden av folkhälsoskäl blir alltså både en fråga om miljömässigt hållbar stadsutveckling och en rättvisefråga.

Ett tredje svar är: för att söka och utforska sambandet mellan kultur och natur. I Louise Nyströms idealtypsstad utgör närvaron av ”den andre”, det vill säga

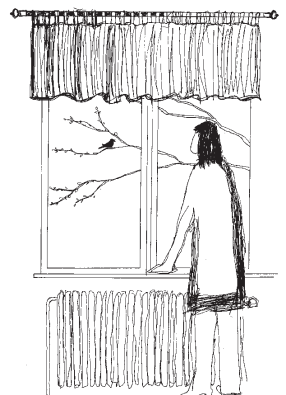
främlingen, och av det annorlunda, av social, kulturell och etnisk mångfald en av de sociala stadsegenskaperna. Vi håller med Nyström, och Jane Jacobs också för den delen, om att umgänget med främlingar är ett viktigt karaktärsdrag för en stad. Men till detta sociala, kulturmässiga karaktärsdrag skulle vi vilja lägga ett som har med natursyn att göra. Stadens kulturtäthet ger oss närvaron av "den andre", den som vi kanske inte vet så mycket om men som vi lär oss lite om varje gång vi tvingas interagera på gatan, på bussen, i affären. Naturen i staden, å andra sidan, bidrar med närvaron av "det andra", det som vi visserligen kan kartlägga och analysera genom naturvetenskap, men vars *betydelse* och *mening* är dolda för oss. Den ger oss tillgång till en annan olikhet som vi djupt behöver.

Naturens egenskaper av och vårt behov av "det andra" innebär inte att naturupplevelsen behöver vara mystisk och märkvärdig för att fylla sitt syfte. Det finns ingen anledning att förhärlika det storslaget vilda, ingen anledning att vara lika strängt exklusiv i sin natursyn som de konstnärer, författare, filosofer som i 1800-talets romantiska anda sökte kickar, starka känslor av sublimitet i orörda landskap, i den "vilda" och "goda" naturen. Inget fel i att hänföras av ett stormande hav i drömligt månsken, men den vardagliga naturupplevelsen kan betyda lika mycket och ibland kan även den, i all sin all daglighet, vara omstörtande.

Men varför kan man inte se i staden insprängda områden av naturmark som håll i stadsstrukturen? Det behöver ju inte vara nedvärderande, man kan betona områdenas välgörande egenskaper även om man ser



Märkvärdig naturupplevelse.
Fritt efter Caspar David Friedrichs målning "Vandrare vid havet i dimma" från 1818.



Vardaglig naturupplevelse.

dem som avbrott i stadens struktur. I grund och botten har svaret med stadsbegreppet att göra – vad man vill lägga in i det. Staden som idealtyp är klagörande och intressant, men det finns mycket som talar för användandet av ett stadsbegrepp som innefattar mer än denna idealtyp. Nyström skriver att idealtyperna är analytiska konstruktioner och hjälpmedel i forskningen. Utmärkt. Idealtypen stad får gärna stanna i forskningens och diskursens sfär. För staden i verkligheten idag är inte, och bör inte vara, av idealtyp. Staden måste få rymma spretande olikheter, ännu mer spretande än vad Nyström och Jacobs argumenterar för, och ett praktiskt och vardagsnära stadsbegrepp bör självklart innefatta dessa olikheter. Naturen bör alldeles självklart vara en del av staden.



Grönstråk – barriärer i staden?

Hur stadens gröna struktur ska hanteras så att man undviker barriäreffekter i stadslandskapet är något som diskuteras i den stadsbyggnadsdebatt vi tagit del av. Liksom när det gäller många andra frågor handlar diskussionen nästan uteslutande om Stockholm. Frågeställningen är dock inte unik för huvudstaden och diskussionerna förs på en så pass allmän nivå att resonemang och ställningstaganden i stor utsträckning kan appliceras också på andra städer.

Stockholm har en relativt lucker stadsbyggnad med mycket gröna inslag, ofta i form av sparade stränder och skogsbevuxen naturmark. Dessa i många fall storskaliga grönområden är ett arv från modernismens stadsbyggande då bland andra Holger Blom, stads-trädgårdsmästare i Stockholm 1938-71, arbetade efter regeln att hålla sprickdalarna i det stockholmska landskapet fria från bebyggelse. På så sätt lades grunden för den struktur av gröna stråk från omgivande landskap in mot centrum som idag är typisk för Stockholm (Andersson, 2000).

Staden begränsas av det gröna

Idag är Stockholms gröna kilar starkt ifrågasatta, och argumentationen kring de strukturella problem som

kilarna anses medföra går ofta hand i hand med beskrivningar av naturen som ett främmande element i staden, som icke-stad. Per Svensson, kulturchef på Expressen, skriver i sin text "Tallbarrstalibanism" i *Sthlm at Large*: "När Stockholm ska prisas prisas påfallande ofta allt i staden som inte är stad. Det bästa med Stockholm tycks vara att man där kan gripas av känslan att befinna sig någon helt annanstans, helst på landet." Jerker Söderlind är inne på samma linje under rubriken "ABC för Stockholm" i *Stockholm den växande staden*, där han skriver att "idén om det grönas överordning över det urbana – dogmen om de gröna kilarna" är ett stort hinder för Stockholms utveckling.

Ett annat argument som riktas mot storskaliga sammanhängande grönområden är att de genom att bryta stadens mönster utgör barriärer mellan bebyggda områden och därmed hämmar det urbana livet. Stora grönområden gör staden mindre effektiv eftersom de ökar avståndet mellan stadens delar och utbud, anser man. De leder till en dåligt integrerad stad därför att de på olika sätt begränsar framkomligheten och därmed också flödet mellan stadsdelar. I "Intro 2: Varför finns Stockholm?" i *Sthlm at Large* kritiserar Ola Andersson den stockholmska enklavplaneringen där enheter av bebyggelse placerats på avstånd från varandra utan möjlighet att samverka. "Bostadsområden skiljs åt av grönområden som strävar efter att ytterligare försvåra alla utbyten", skriver han.

Det gröna ska hänga samman

Positiva uppfattningar om de gröna kilarna finns, men de gör sig sällan påmind i diskussionerna kring övergripande stadsutveckling, åtminstone inte i de debattforum som vi undersökt. För att få en tydlig bild av ”den andra sidan” i diskussionen om den gröna stadens vara eller inte vara, får man gå utanför tidskrifternas debattsidor.

Exempelvis beskriver Boverket på sin hemsida hur städers grönområden hänger samman och bildar helheter, gröna strukturer som utgör en viktig del i ett uthålligt samhälle. De lyfter fram egenskaper hos det gröna som är positiva för miljön, som ger möjligheter till upplevelser samt grönstrukturens roll som offentlig miljö. I den allmänna debatten hörs ofta naturvårdare, friluftsföreningar, fågelskådare med flera som förespråkare av stora obrutna grönområden. I Stockholms län är bland andra naturskyddsföreningen engagerade i att få till ett juridiskt skydd för de gröna kilarna.

Det är betydligt vanligare med argument för stadens grönstruktur utifrån specifika egenskaper hos grönskan, än argument som bygger på idéer om grönområden som sociala stadsrum. Det gröna som ”stadens lunga” och vikten av att grönstrukturen är sammanhängande hela vägen från det omgivande landskapet och in i staden för funktionen som spridningskorridor och i förlängningen för biologisk mångfald, är exempel på en sådan argumentation.

I de debattforum vi undersökt syns som sagt nästan inga stadsbyggare som argumenterar för de större gröna områdena som de ser ut idag, åtminstone inte de som är

lokaliserade i ytterstaden. De gröna områdenas popularitet hos boende i staden beskrivs däremot på andra ställen, till exempel av forskarna Ulla Berglund och Ulla Jergeby i boken *Stadsrum – människorum* som behandlar planering utifrån vad boende värderar i sin närmiljö. Den sociotopkarta som Alexander Stähle har gjort i Stockholm visar tydligt att stockholmarna själva vill ha nära tillgång till gröna rekreationsytor, det skriver Nina Gunne i *Arkitekten* 5, 2002. Även Clas Florgård tar upp att det finns en utbredd önskan om närhet till natur och barnvänliga rekreationsområden nära boendet, i boken *Spelet om staden*.

Dessa källor lyfter alltså fram att många av stadens invånare har en önskan om tillgång till gröna områden nära bostaden och i staden. Och det finns skäl för grönska grundade i miljömässiga argument. Är detta anledning nog för att bevara de stora grönområdena i sin nuvarande form? Även de som kritiserar ytterstadens mönster håller oftast med om att det finns behov av grönska i stadsmiljön, men anser att ytterstadens gröna miljö, på grund av sin form och sitt läge, sällan fyller sin funktion.

Vad bildar en barriär?

Att tillskriva ett område eller en plats egenskapen av att vara en barriär är inte helt oproblematiskt. Vad som är en barriär och varför är självfallet inte samma sak för alla. Det som är en barriär för en person kan av precis samma skäl vara en annans favoritplats. För den som inte är så rörlig kan en stor höjdskillnad vara

en barriär. För barn kan en trafikerad gata vara en barriär mellan hemmet och området där man brukar leka. För många bildar områden som upplevs som otrygga barriärer i staden. Tillgänglighet, där trygghet ingår som en aspekt, är alltså viktigt att fundera kring i arbetet med stadsutveckling.

Svenska akademins ordbok definierar barriär som ett ord som används om (långsträckta) föremål som spärar, hindrar eller begränsar något. I dagens debatt har ordet barriär i allt för stor utsträckning blivit synonymt med grönområde. Ola Andersson beskriver i *Sthlm at Large*, under rubriken "Så här tycker jag", Stockholm utanför tullarna som "Enklaver, isolerade från varandra av dyster obebyggd barrskog som vore stadens högsta ändamål skogs promenader". Det är dock viktigt att betona att det inte är grönskan som sådan som står för den eventuella barriäreffekten. Det som påverkar om ett område är en barriär eller inte är dess form, möjligheterna att ta sig igenom det samt dess läge i staden. Detta gäller även för bebyggda områden. Ett bebyggt område kan fungera lika hindrande och vara lika mycket av en barriär i staden som ett naturområde om det är otillgängligt på grund av sin struktur.

Den helt barriärfria staden är en omöjlighet men strävan efter en icke barriärskapande stadsbyggnad är ändå viktig och för att nå så långt som möjligt med sin strävan måste man ständigt se på stadens delar utifrån olika synvinklar, man måste ständigt växla perspektiv.

Att tillgängliggöra staden

De stora grönområdena i Stockholms ytterområden kritiseras ofta för att vara otillgängliga. Även om det förekommer beskrivningar av grönområdena som fungerande sociala stadsrum är den mest framträdande bilden den att de snarare är oanvända mellanrum. Otillgängligheten anses bland annat hänga ihop med diffusa gränser mellan offentligt och privat. Lösningen presenteras i form av gatan som lyfts fram som det gröna och stadens räddare. Ett utvecklat gatunät kring och möjligen genom den gröna strukturen skulle göra den mer tillgänglig för fler menar man, eftersom gatan fungerar som ett tydliggörande element när det gäller gränsen mellan det privata och det offentliga. Mäniskor mår bättre och trivs bättre när de inte behöver undra var den gränsen går. Även gång- och cykelvägen kan ha en sådan klargörande effekt.

Ola Andersson frågar sig, i *Stockholm den växande staden*, om det inte är så att ”ett bevarande av grönområdena innebär ett permanentande av det splittrade förortslandskapet”. Han menar dock att ”så länge stadsdelarna möter dem på ett genomtänkt sätt behöver det inte finnas någon motsättning”. Han gör sedan en jämförelse med hur Stockholms innerstad delas på mitten av Riddarfjärden men ändå fungerar som en helhet. Ett problem som Andersson ser i Stockholms förortsenklaver är att bebyggelsen ofta vänder ryggen åt grönyrtorna på ett sätt som gör dem svåra att komma åt. Dels kan husens placering göra att omgivande grönområden känns privata, och dels blir det gröna inte tillgängligt för alla om det saknas någon form av vägnät

runt och igenom det. Den dåliga kontakt med grönytor-
na som blir resultatet av förortsstrukturen, förstärker
deras roll som tomrum menar Andersson.

Ett liknande resonemang förs av Alexander Stähle,
som under den period vi undersökt är den enda flitiga
stadsdebattör som har grönska som fokusområde.
Stähle lyfter fram grönstruktur som en strategisk fråga
för stadens utveckling. Den sociala aspekten väger
tyngst i hans resonemang vilket är helt rimligt i en
stadsbyggnadsdebatt, en debatt om den mest komplexa
av alla mänskliga artefakter. Det behövs fler debattörer
som fokuserar på det gröna ur social och strategisk
stadsutvecklingssynpunkt, snarare än på specifika del-
frågor som biologisk mångfald och tekniska lösningar
för dagvattenhantering. I en artikel om parkkvalitet i
Arkitektur 3, 2004, skriver Stähle: "Om attraktivitet
är målet så är tillgänglighet i många fall medlet." Han
menar att en park säkerställs som offentligt rum om
den omsluts av lokalgator istället för till exempel pri-
vata fasader. I ett debattinlägg i *Arkitekten* 10, 2004
hänvisar Stähle till Lindhagens parkplanering och skri-
ver: "Ett konsekvent genomfört nät av esplanader som
knyter ihop stadsparker och stora friområden kring-
gårdat av ett integrerat gatunät är bevisligen mycket
lyckat." Kärnan i Stähles argumentation är att graden
av tillgänglighet är avgörande för parkens funktion som
stadsrum och att ett integrerat park- och gatunät skulle
öka allas parktillgång. Både Stähle och Andersson tar
upp Humlegården på Östermalm i Stockholm som ett
utmärkt exempel på välintegrerad grönska. Det är en
park som på klassiskt manér omgärdas av gator. Genom

att arbeta på detta sätt kan man enligt Stähle åstadkomma mer park i tätare stad.

Påståendet att bara grönskan omgärdas av gator så blir den mer tillgänglig för alla tål att kritiserar. Om man växlar perspektiv och till exempel ser på tillgången på grönska utifrån barns och barnfamiljers intressen är det tydligt att det inte stämmer. Det finns även ett behov av gröna platser nära bostäder i staden som är

Hus mellan gata och grönområde gör det gröna mer privat, undangömt. Sektion och plan.

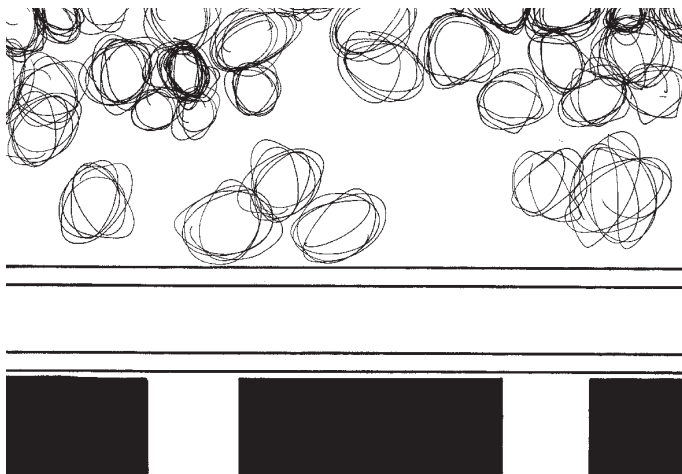


åtkomliga för barn utan att kräva att de eskorteras över gatan av en vuxen.

I en debattartikel i *Arkitekten* 9, 2004 argumenterar arkitekten Johan Johansson i samma anda som Ståhle och Andersson. Han kritiserar den nya planen för stadsdelsparken Årstafältet i Stockholm för att vara för inåtvänd. Parken ansluter direkt till bostadshusen istället för att kantas av gator i syfte att öka genom-



Gatan fungerar tillgängliggörande och låter grönskan annonsera sig som en självklar del av staden. Sektion och plan.



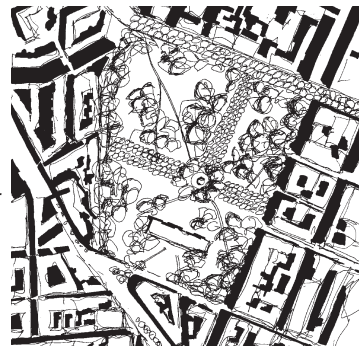
strömningen och därmed göra parken mer tillgänglig för fler än de som bor precis bredvid: ”när parker och grönytor planeras åtskilda från det gatunät där människor rör sig leder detta ofta till att de blir svårfunna och otillgängliga, och därmed till att de reduceras till utsikt för de intilliggande husen.”

Att planera bostadsbebyggelse mellan gatunät och parkområde kan visserligen motiveras av att utemiljön blir tryggare för barn och därmed förenklar tillvaron för småbarnsföräldrar. Man kan dock fråga sig om det är det bästa sättet att tillgängliggöra grönytor för flertalet. Om man ser på exemplet Årstafältet kan det fördelaktiga läget bara tillskrivas en mindre del av bebyggelsen i området, nämligen den yttersta husraden. När det handlar om något så storskaligt som en stadsdelspark kan man verkligen ifrågasätta om nyttan för de få som bor i dessa hus kan motivera en struktur som inte på ett självklart sätt gör parken till en angelägenhet för hela stadsdelen.

Tillgänglighet kan också vara en fråga om trygghet. Det framhålls ofta att särskilt naturområden men även parker blir till barriärer i staden när det är mörkt, på grund av många rädsla för överfall. Det är ett klassiskt argument mot det gröna att det skulle vara extra farligt. Vårdsmän kan gömma sig bland buskarna. Detta är ändå inget fullgott argument mot just park eller natur som stadselement eftersom även byggda miljöer kan vara hotfulla och innehålla risker för överfall. Vad är det som skapar otrygghet? Frånvaron av andra människor är något man kan uppleva som skrämmande, särskilt när det är mörkt. Många argumenterar även i

detta sammanhang för gatan och menar att förekomsten av bilar är något som bidrar till den upplevda säkerheten. Ola Andersson skriver i *Stockholm den växande staden* att vi måste kunna ta oss till fots mellan stadsdelar, något som han menar är svårt idag. I Stockholms förorter är man beroende av bil eller tunnelbana för att förflytta sig mellan stadsdelar eftersom man annars måste röra sig genom stora grönområden längs dåligt upplysta gång- och cykelvägar. ”De upplysta och trafikerade gatorna måste alltid finnas som alternativ för de gående” menar Andersson.

I Svenska Dagbladet i september 2005 redovisas en studie där Humlegården, Anderssons och Ståhles förebild, presenteras som den park i Stockholms innerstad där det sker flest våldtäkter. Även en park som är väl integrerad i stadens struktur och tillgängliggjord med hjälp av gator på alla sidor, kan alltså vara en barriär. Att det är på det viset belyser ytterligare vikten av att se på stadens delar utifrån olika perspektiv, i strävan efter en stad utan begränsande barriärer.



Humlegården i Stockholm, tillgängliggjord med hjälp av gatan men ändå en barriär.

Se till stadens alla delar

Stadens grönska ska vara ett både meningsfullt och tillgängligt stadselement. Det är stadsplanerarens ansvar att verka för att grönområden utformas på ett sätt som *inte* gör dem till barriärer, till avstånd mellan bebyggda delar.

Sparad natur och bebyggda miljöer bör ha samma status som element i staden. Båda behövs och båda är viktiga. Kan man då påstå att det kan vara rätt att

bygga i större grönstråk och kanske till och med bryta sammanhängande strukturer? Ja, det kan man. Att förekomsten av två olika stadselement är viktig behöver inte nödvändigtvis betyda att de ska förekomma lika mycket. Det är rimligt att en större del av stadens yta upptas av byggda strukturer än av naturmiljöer, eftersom vi spenderar mycket mer av vår tid i bebyggda miljöer, när vi bor, arbetar och förflyttar oss, än vi gör i naturen. Detta är dock inte ett skäl till att bygga bort större grönområden. Gör vi det så förlorar vi en stadskvalitet som inte kan kompenseras av en eventuell nyvunnen framkomlighet.

Att bygga stad på det sätt som man gjort i Stockholm ger upphov till en stadsstruktur där stadens byggda delar löper ut i vad som ofta beskrivs som fingrar i det omgivande landskapet. Det finns anledning att kritisera detta sätt att beskriva staden. Fingermetaforen lägger fokus på och ger en högre status åt det byggda, ”fingrarna”, och därmed reduceras det gröna till mellanrum.

Det finns också en risk att fingerplanens storskalighet och uppifrånperspektiv ger en alltför abstrakt bild av staden. Även om Stockholms stadsstruktur med dess gröna kilar kan se fördelaktig ut när man ser den i plan, från ovan, är det ändå perspektivet från marken, människans snarare än fågelns, som är viktigast. Stadens gröna struktur måste fungera utifrån ett mänskligt upplevelseperspektiv. På de platser där den inte fungerar utan istället utgör avstånd som försvårar för stadsborna att till fullo uppleva och utnyttja sin stad måste man göra något. Att man kan förflytta sig kollektivt eller för egen maskin på tvären mellan olika stads-

delar är viktigt för stadens utveckling och hållbarhet. Det bör finnas möjliga vägar genom grönstrukturen som är tillgängliga och tilltalande hela dygnet.

Det är viktigt att stadens olika delar har mer gemensamt än en enda kärna. För att detta ska vara möjligt kan man vara tvungen att lätta på kravet att stadens gröna områden i alla lägen ska hänga samman. Det kan kännas drastiskt att föreslå att en sammanhängande grön struktur ska brytas och det är oroande att tänka på att det ofta är en irreversibel process när grönområden bebyggs. Men genom att skapa strategiska länkar som kan generera utbyte och kontakt mellan stadsdelar bör man kunna uppnå en ökad tillgänglighet, och därmed en minskad barriäreffekt, utan allt för stora ingrepp.

Charlotte Ruben Nyström, Johanna Wiklander, Sara Grahn och Lotta Lehmann skriver i *Bor vi i samma stad?* om att städerna hänger dåligt ihop som helheter, därför att de består av enklaver åtskilda av mark utan någon tydlig funktion. De efterlyser en ”stadsbygd organiserad utifrån en idé om offentliga kontinuerliga rum av olika slag”. Vi tycker att författarna har en poäng när de betonar vikten av kontinuerliga offentliga rum, men det behöver inte betyda att bebyggelse alltid är den rätta vägen att gå för att åstadkomma detta. Den mark som författarna syftar på består i många fall av en storskalig grön struktur som skulle kunna ges en tydligare funktion och på så sätt också tillgängliggöras utan att den bebyggs med hus.

Ett sätt att tillgängliggöra större grönområden som det argumenterats för ovan är att skapa fungerande

stråk genom dem. Genom att man till exempel koncentrerar aktivitetsytor längs gator eller gång- och cykelstråk kan mängden människor som uppehåller sig på och rör sig igenom området öka. Närvaron av andra människor är något som ger många en känsla av trygghet, något som skulle förbättra funktionen som offentlig plats. Fotbollsplaner, koloniområden, skolor och förskolor är exempel på funktioner som kan lokaliseras i grönområden, nära viktiga stråk.

”För att det fysiska rummet ska ge upplevelser av tillit, tillhörighet och engagemang krävs att det ger förutsättningar för individen att förutse hur andra kommer att agera.” Det skriver Elisabeth Lilja, forskare vid kulturgeografiska institutionen vid Stockholms universitet, i *Stockholm den växande staden*. Möjligheten att se andra och att själv bli sedd är trygghetsskapande och många är rädda för områden med mycket träd och buskar just på grund av den skymda sikten. Därför kan man arbeta med att variera graden av bearbetning och skötsel av vegetationen inom större grönområden. Grupper av träd på större gräsytor kan få dominera ytor nära huvudstråk medan tätare, mer skogslika partier kan få finnas längs med mer valfria vägar. På så sätt kan man öka tillgängligheten och minska barriäreffekten utan att för den skull bygga bort naturen och det unika landskap vi har.

Vissa platser i en stad måste ändå få vara otillgängliga. En stad där alla kan ta sig fram överallt, alltid, i alla skeden i livet är inte en stad som lockar oss. Det måste få finnas platser som utmanar, som kan ge upplevelsen av att ha erövrat det svåra och som inte anpassats så till

den grad att de inte längre är intressanta för någon. Barriärer behöver inte vara av ondo. Problem uppstår först när ett *helt område* blir svårforcerat för stadsborna, när man tvingas ta stora omvägar för att ta sig mellan stadsdelar eller kanske ännu värre: man tar sig aldrig till stadsdelen närmast den egna för att man helt enkelt inte vet att den finns eller hur den förhåller sig till den egna.

I arbetet med stadsutveckling bör man fokusera på både bebyggelsestruktur och på grönstruktur samtidigt. Man måste förhålla sig kreativt och visionärt till stadens delar och inte strängt bevarande i alla lägen. Det behövs en stadsvision som ser den gröna strukturen som en viktig del i stadens utveckling istället för som en begränsande förutsättning som man måste ta ställning till varje gång det är dags för en ny exploatering.



Kalmar - visioner i verklig kontext

Det är den tjugotredje mars 2006, och den längsta vintern sedan 60-talet håller Sverige i ett fast grepp. Snö-täcket ligger tjockt över Sörmland, Östergötland och Småland när vi kör från Stockholm till Kalmar för att träffa planerare och samtala om stadsvisioner.

Stockholm är staden med stort S i den svenska stadsbyggnadsdebatten idag. För det första debatteras just Stockholms utveckling flitigare än andra städer. För det andra får någon del av Stockholm ofta utgöra illustrerande exempel när specifika stadsbyggnadsfrågor diskuteras. För det tredje är Stockholm och Stockholms förutsättningar ofta, mer eller mindre medvetet, den verklighet man utgår ifrån i diskussionen kring stadsutveckling i största allmänhet.

Vi lämnar Stockholm för att studera en annan stad, med andra förutsättningar, och vi lämnar den Stockholmscentrerade och ofta teoretiska diskursen för att ta del av tre praktikers erfarenheter och tankar kring stadsutveckling. Är de begrepp och idéer som diskussionen förs kring i Stockholm lika betecknande för en medelstor svensk stad som Kalmar? Hur ser samspelet mellan den debatt som förs i tidskrifter och böcker och det tillämpade arbetet med stadsutveckling ut?

Kalmar är en stad med anor från 1200-talet. Framtill 1600-talet spelade Kalmar en viktig roll som handels-

stad och maktcentrum och läget vid den dåvarande danska gränsen gjorde att staden blev en strategiskt viktig plats. 1658 blev Blekinge svenskt och i och med att gränsen flyttades minskade Kalmars betydelse som befäst utpost mot Danmark. Efter detta har staden haft en mindre framträdande roll i Sverige. I Kalmar har man dock alltid värnat om sin historia och 1986 fick man för andra gången Europa Nostra-priset för sitt sätt att bevara gamla byggnader. Kalmar är den enda kommun som fått detta pris två gånger. I Kalmar bor idag cirka 60 000 invånare varav 30 000 i tätorten. Läget med närhet till både Öland och glasriket i Småland för med sig en turism som ger underlag för ett större utbud av butiker och kultur än vad som är vanligt i städer av den här storleken (Kalmar.se – alla tiders Kalmar, 2006-04-19).

På många sätt är Kalmar en stad som är mer typisk för Sveriges städer än vad Stockholm är. Stockholm är det stora undantaget i Sverige vad gäller befolkningsmängd, med mer än dubbelt så många invånare som den näst största staden Göteborg. Och ur ett Sverige-perspektiv är Stockholm sig själv nog. I Mälardalsregionen, för att inte säga i hela Sverige, är Stockholm den självklara och starkaste magneten. Medan det för de mindre städerna är av avgörande betydelse att vara del av en attraktiv region kan Stockholm leva ett betydligt mer självständigt liv. Huvudstadens behov av en omgivande region och att ingå i ett betydelsefullt nätverk av städer ligger på en annan nivå, en skandinavisk eller europeisk. Kalmar däremot, är en av alla Sveriges städer som på gott och ont måste konkurrera med sina grann-

städer om invånare, företagsetableringar och besökare.

I Kalmar träffar vi parkchef Per-Olof Johansson som hastigast över en kopp kaffe, därefter sitter vi ett par timmar lutade över en Kalmarkarta tillsammans med stadsarkitekt Staffan Lindholm och kommunens enda landskapsarkitekt Mats Haglund. Ingen av de senare två har Kalmarbakgrund, de har båda ett ganska färskt inifrånperspektiv på staden. Mats är relativt nybliven kalmarbo, medan Staffan är kalmarit på halvtid; han veckopendlar från Stockholm.

Stadsvisionen för Kalmar är något som håller på att ta form i Staffan Lindholms huvud och som under det närmaste året ska konkretiseras, formuleras och förankras i kommunen. Vårt samtal handlar därför om övergripande strategiska frågor och under samtalets gång blir det tydligt att stadens grönska inte är en sådan fråga enligt Staffans syn på stadsutveckling. Mats Haglund är av en annan uppfattning och beklagar att man i Kalmar ännu inte har någon grönplan. Arbetet med en sådan ska snart sättas igång. Tidigare har det funnits ett politiskt motstånd mot en plan över kommunens grönytor, enligt Mats har det berott på en oro över att ett sådant instrument skulle kunna försvåra planprocesser kring nya stadsprojekt. Det är anmärkningsvärt att man har en sådan inställning som kommunpolitiker att en noggrann utvärdering av stadens kvalitéer och värden ses som en bromskloss. Att man tänker att om man löser frågan från fall till fall så är det lättare att få igenom beslut. Vore det inte rimligare och mer konstruktivt att istället se på en utvärdering av stadens grönytor som en hjälp att ta bättre beslut

baserade på en helhetssyn om vad staden ska vara? Vi hoppas att arbetet med en grönplan i Kalmar ska kunna integreras i stadsvisionen på ett sätt som gör den till mer än ett separat sektorsinstrument.

Förnöjd ankdamd/Nyurbanismen oemotsagd

Vår första fråga till Per-Olof, Staffan och Mats gällde hur stadsutveckling debatteras och diskuteras i en stad som både vad gäller storlek och läge befinner sig långt från Stockholm. Finns det en lokal Kalmardiskurs i de lokala tidningarna och den lokala politiken? I så fall, vilka är de Kalmarspecifika frågorna?

Per-Olof menar att den stadsutvecklingsdiskussion som pågår i Kalmar är starkt influerad av ”Stockholmsdebatten”. Det är den täta stadens struktur som är det oemotsagda idealet och det finns ett starkt förtätningstryck på grönytor i staden. Han beskriver hur hans egen yrkesroll som parkchef förändrats, från förvaltare och utvecklare av ett självklart värde i staden till tvär försvarare. De nyurbanistiska strömningarna är starka. Den nedvärderande retorik som idag förs kring stadens grönytor hade inte varit möjlig för sådär tio-femton år sedan, säger han och ser lite trött ut. Sen diskar han sin kopp och återgår till arbetet.

Staffans spontana svar på samma fråga skiljer sig markant från Per-Olofs. Istället för att som Per-Olof beskriva diskussionsklimatet bland lokalpolitiker och tjänstemän på samhällsbyggnadskontoret och gatuparkkontoret, börjar Staffan med att karaktärisera

kalmarbornas uppfattning av staden, det allmänna kynnnet. Kalmarborna är stolta över sin stad och nöjda med den, någon riktig utvecklingshunger finns inte, menar han. Man ser gärna bakåt och lägger stor vikt vid stadens historia. Såväl den traditionella bebyggelsen som stadens grönområden är starkt omhuldade av den allmänna opinionen. Den historiska identiteten ger exklusivitet men den kan också vara hämmande för stadsutvecklingen menar Staffan. Den kan bli så viktig att det blir svårt att se nya sätt att utveckla staden på.

På frågan om hur diskussionerna förs i lokala media svarar både Mats och Staffan att denna diskussion är obefintlig, att lokaltidningarna inte intresserar sig för att diskutera stadens utveckling på en övergripande och strategisk nivå. Det som skrivs handlar istället om enskilda och konkreta händelser som IKEA:s etablering, arkitekttävlingen om ett nytt konstmuseum i stadsparken eller tillgången på centrala parkeringsplatser. En teoretiserande debatt kring stadsbyggnadsfrågor ur ett större perspektiv saknas alltså.

Urbaniteten – en mentalitet

Stad är ett viktigt ord för Staffan Lindholm, som för så många andra idag. Han är en av förkunnarna av stadens förträfflighet. Och när vi ber honom beskriva vad stad betyder, när vi ber om en stadsdefinition, är det de icke-fysiska kvalitéerna han betonar. Staden som socialt liv mer än som byggd form. Stadens grundsjäl är enligt Staffan summan av invånarnas inställningar och deras vilja att bejaka det som stadens form kan erbjuda.

Den urbana mentaliteten beskriver han som en öppenhet och en nyfikenhet hos stadsbon och han framhåller att denna inställning är avgörande för stadens kvalitet. Det spelar ingen roll hur tätt man bygger och bor om viljan att interagera och öppenheten inför olikinnade människor inte finns.

Delar av den traditionella bebyggelsen sparas men det mesta blir nytt när Varvsholmen i Kalmar bebyggs med bostäder och kontor.



Kalmar är en av få riktiga städer i Sverige, deklarerar Staffan, och förklarar sitt drastiska påstående med att staden har urbaniteten inbyggd i sin tradition och historia. Den intensiva kontakt med omvärlden som Kalmar haft som sjöfartsstad, handelsstad och maktcentrum har lett till utvecklandet av en urban mentalitet: Kalmar har genom historien varit en mötesplats där det kulturella livet utvecklats. Samtidigt menar Staffan att Kalmar nu håller på att tappa bort den urbana mentaliteten, och att detta ironiskt nog har just med historien att göra. Den stolta staden har blivit en stad där man är stolt över en stolt historia. Men en stad måste för att fungera urbant ha en stolthet kopplad till

framåtanda, en vilja att bygga, utvecklas och synas. Att bevara tradition är inte särskilt urbant.

En urban struktur blir bara skenbar stad om den inte fylls av människor med rätt inställning till staden, menar Staffan. Ansvar för skapandet av äkta stad vilar tungt på dess invånare alltså. Alla behöver inte ha det urbana sinnelaget, men att tillräckligt många har det är avgörande för den så hett eftertraktade urbaniteten. Visst håller vi med om att öppenhet och en vilja att förstå och på någon nivå också leva tillsammans med människor som är olika en själv är egenskaper som är värda att hylla och eftersträva. Men ändå, en viss tveksamhet infinner sig. Det smakar lite beskt, luktar en smula unket. Slår man inte en besvärlig knut på resonemanget om det urbana när man börjar prata om en viss människotyp och kalla den för ”den urbana människan”? Det urbana handlar ju så mycket om mångfald och ickenormativitet att varje försök att specificera en urban mentalitet känns som en motsägelse, en form av moraliserande.

Likväl tycker vi att resonemanget om skenbar stad är intressant. Det fenomen som Staffan kallar skenbar stad är på sätt och vis detsamma som det vi valt att kalla stadsmässighet. Staffan lyfter fram enskilda individers vilja respektive ovilja att leva traditionellt stadsliv, att använda de offentliga rummen som ett andra vardagsrum. Vi menar att individualismen är en av vår tids tydliga kännetecken, och att det stadsmässiga byggandet är ett svar på denna individualism. Dagens stadsbyggande prioriterar det goda boendet framför stadens offentliga platser. Det spelar ingen roll att

många av dagens stadsprojekt byggs med en hög täthet då de rymliga och exklusiva bostäderna uppmuntrar till att uppehålla sig i hemmets lugna vrå, och deras stora fönster gör att den privata sfären spiller över även på ytorna mellan husen. Per Svensson har en poäng när han i *Sthlm at Large* beskriver Hammarby sjöstad som en stadsdel där man lyckats hålla staden på behagligt säkerhetsavstånd, reducerat den till en brusande bakgrund som kan knäppas av och på. Detta behöver dock inte nödvändigtvis vara dåligt. Att bo nära staden men ändå i en lugn och tyst miljö tycks trots allt vara populärt och anses exklusivt. Följande tanke är värd att begrunda en stund: Kanske är det så att urbaniteten i traditionell bemärkelse är döende och att det främst är stadsteoretikerna som är desperata att hålla den vid liv, medan resten av stadsinvånarna inte bryr sig? Kanske är idén om staden en romantisering som inte är i takt med folks egentliga vilja? Kanske finns det något positivt även i den där ”skenbara” staden, i det stadsmässiga byggandet.

Planeringens roll och möjligheter

Om nu urbaniteten, den äkta stadens väsen, har så mycket med invånarnas inställning att göra, vilka möjligheter finns då att planera för stad, undrar vi. Hur bygger man för att staden ska fungera urbant? Kan planeraren påverka stadsbonds inställning till sin stad och sina grannar? Staffan svarar på dessa frågor utan att argumentera för en viss stadstyp. Istället för att tala om *hur* man bör bygga, om gatustrukturer, hushöjder

och exploateringsstal, betonar Staffan vikten av *att* bygga och att bygga visionärt, att Kalmar blir en stad som vill och vågar utvecklas. Enligt honom finns det fortfarande en syn på staden som något besvärligt, ett problem som måste stävjas. Han betonar återigen att staden är viktig, och att om man verkligen tycker om staden, då lever man med den och dess kvalitéer, man förstår den, upptäcker den och vill använda den. Man mår bra av det. Han efterlyser ett större erkännande av stadens fördelar.

Staffan Lindholm uttrycker frustration över dagens reglerande planering, där välmenande normer styr hur och var det är möjligt att bygga. Det blir mer och mer regler för planeringen och den utvecklingen håller inte, menar han, och i bakhuvudet hör vi Jerker Söderlinds och Ola Anderssons röster säga att vi måste acceptera lite buller, skit och rörighet om vi vill ha riktig stad, att vi måste lära oss att hantera stadens nackdelar om vi ska få njuta av dess fördelar. Och frågan om vår tids planering blir återigen tydlig: Vilken tid lever vi i, en senmodernistisk, en postmodernistisk, en antimodernistisk? Staffan beskriver planeringens förutsättningar som modernistiska men uttrycker en postmodern längtan bort från regleringsplaneringen. Han står för samma syn på stadsutveckling som den som förts fram av stadsmiljørådet, snarare än den som boverket som helhet företräder. Åt idén att planeringen borde träda tillbaka till förmån för en mer oförutsägbar och organisk stadsutveckling suckar han bara; han har trots frustrationen över alla regleringar en stark tilltro till planeringens möjlighet att skapa stad.

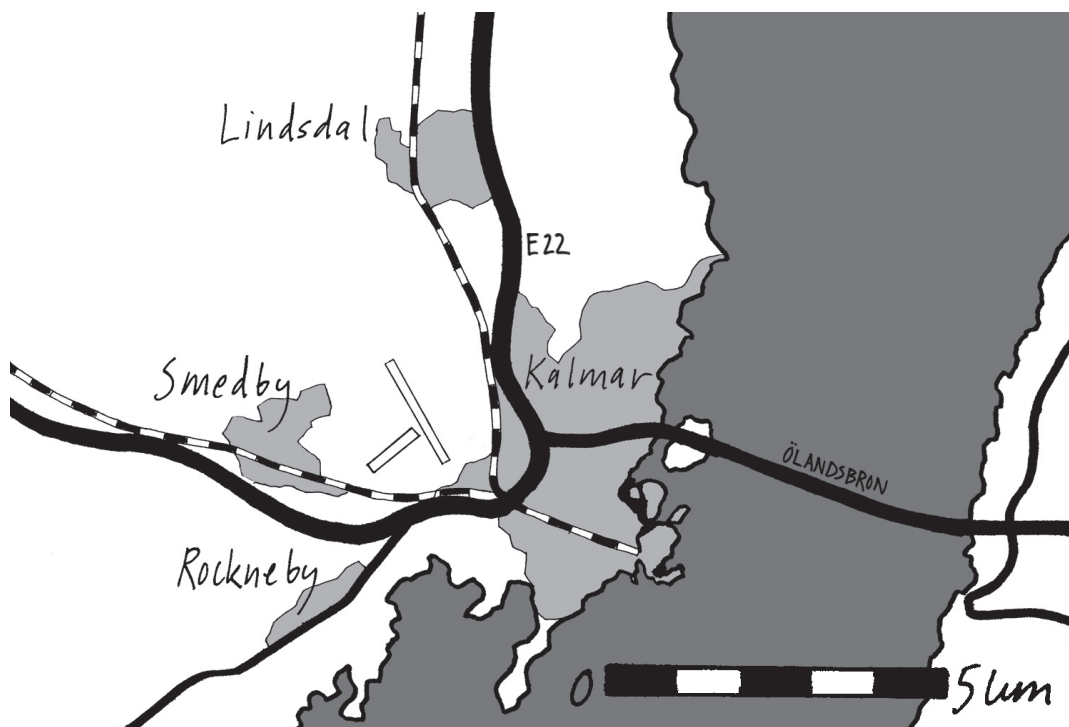
Kalmar at Large

När Staffan och Mats talar om Kalmars utveckling är det tydligt att stadens roll i regionen och arbetet med stadens attraktivitet på ett nationellt plan har stor betydelse. I Kalmarsundsregionen är Kalmar den givna huvudorten och därför vill man gärna se på Kalmarsund som en viktig region att utveckla, ett varumärke att lansera. Det är också viktigt med kopplingen till omvärlden i både nationell och internationell skala; flygplatsen och järnvägen med snabbtåg mot Köpenhamn nämns som viktiga för staden.

Som i de flesta andra svenska städer idag, ses växandet som bärande inför framtiden. Stadsvisionen utgår från att staden fortsätter att expandera: Frågan "Hur ska Kalmar utvecklas?" är synonym med "Hur ska Kalmar växa?" Stadsvisionens utgångspunkt är: Vad händer om Kalmar blir dubbelt så stort? Hur skulle ett Kalmar med dubbelt så många invånare se ut? Utifrån de tidigare resonemangen om vad stad är, om den urbana mentaliteten och det oviktiga i att luckra upp staden med "icke-stad", förväntar vi oss att få höra om konkreta stadsutvecklingsplaner i termer av "stadsläkning", "länka samman stadens delar", "förtäta i centrumnära lägen" och "skapa tätare, mer kontinuerlig stadsstruktur". Men icke. När Staffan och Mats diskuterar över kartan handlar visionerna istället om ett flerkärnigt Stor-Kalmar som inlemmar tätorterna Lindsdal, Smedby och Rockneby. Än så länge har denna övergripande vision inte så mycket konkreta förändringsförslag i sig, utan handlar mest om att lyfta fram en ny, större bild av Kalmar, att bereda mark för en ny syn på staden.

Om man zoomar in en bit finns det mer konkreta tankar om vad som behöver göras, men även i en skala som begränsas till att behandla det område som idag utgör Kalmar tätort lägger Staffan och Mats stort fokus på ett *större* Kalmar. Med strategiska utvecklingsprojekt vill de verka för att vidga den mentala bilden av staden. I dagsläget är den allmänna bilden av Kalmars centrum i princip synonym med ön Kvarnholmen, med sin rutnätsplan från 1651, sin pittoreska bebyggelse och sitt utbud av butiker, service, caféer och restauranger. I visionen om staden däremot, börjar centrum redan vid trafikplats Kalmar C på väg E22. Mellan denna trafikplats och de delar av staden som traditionellt uppfattas som centrala ligger det gamla industriområdet,

Kalmar med de grannorter som skulle kunna ingå i ett framtida flerkärnigt Stor-Kalmar.



ett område som har goda möjligheter att utveckla stads-
kvalitéer. Här finns bland annat ett köpcentrum av
”externcentrumtyp” men i ett synnerligen centralt läge,
vilket ses som en stor tillgång.

En annan viktig del i arbetet för ett större Kalmar
är att stärka stadens norra delar. Allt som ligger norr
om Ölandsbron har länge ansetts som periferi, som
icke tillhörande den egentliga staden. Mats talar entu-
siastiskt om ett pågående projekt i det invandrartäta
området Norrliden, i vilket parkkontoret samarbetar
med skola, bibliotek och handel för att utveckla den
centrumbildning som finns här, och där ett ambitiöst
brukarinflytande gett såväl inspiration som ökat för-
troende från invånarnas sida. Berga centrum är ett
annat stadsdelscentrum i norra Kalmar som man vill
stärka genom att komplettera bebyggelsen, både med
nya bostäder och nya lokaler för handel. På sikt är tan-
ken att Berga centrum ska bli en tydlig och vital del av
Kalmar, en stadsdel som välkomnar den besökare som
väljer att köra av väg E22 vid trafikplats Kalmar Norra.

Men även söder om Ölandsbron, närmare det tradi-
tionella centrum, händer det saker med staden. Det nya
Varvsholmen är ett symboliskt viktigt stadsutvecklings-
projekt som pågått under några år och nu gått in i sin
sista etapp. Ön är en före detta varvs- och industrimiljö,
centralt belägen mellan Ängö och Kvarnholmen, som
nu bebyggs med bostäder och kontor. Den nya stadsde-
lens plan togs fram genom en tävling där det vinnande
förslaget, ritat av Wingårdhs arkitektkontor, skapar en
för Kalmar ny typ av stadsmiljö samtidigt som delar
av öns gamla byggnation sparas. Att utnämna detta



förslag till vinnare beskrivs av Staffan och Mats som ett mycket viktigt vägval för Kalmars framtid. Ett av de konkurrerande förslagen, ritat av Arken arkitekter, hade ledordet "Mera Kalmar i Kalmar". Det förslaget var av betydligt mer historiserande karaktär och anslöt till den trädgårdsstadsbebyggelse som sedan tidigare förekommer på flera ställen i Kalmar. Ett sådant tillbakablickande nytillägg gick inte i linje med visionen om ett Kalmar som vågar utvecklas. I jämförelse med aktuella stadsutvecklingsprojekt i andra städer är det som byggts och byggs på Varvsholmen egentligen inte särskilt unikt; de vita fasaderna, de stora fönstren och det exklusiva läget vid vattnet har snarare blivit ett signum för vår tids byggande. Likväl är Varvsholmen ett viktigt symbolprojekt i Kalmar: ett viktigt steg bort från en ibland hämmande tradition.

Teorin i praktiken

Vi åkte till Kalmar med frågan om, och i så fall hur, den Stockholmscentrerade debatten påverkar en stad med helt annorlunda, dock Sverigetypiska förutsättningar. Vi åkte därifrån med en erfarenhet av att debattens frågor *har* relevans på en allmängiltig nivå, trots fokuseringen på huvudstaden. I samtalet med Staffan och Mats känner vi igen flera av stadsbyggnadsdebattens huvudteman. När Staffan talar om stad och urbanitet resonerar han i stort sett samstämt med idéerna om den goda staden. När han och Mats resonerar om hur Kalmar ska växa finns flerkärnighet i olika skalor med i bilden. Och det är påtagligt att Kalmars utveck-

ling till stor del präglas av ett behov av att vara en attraktiv stad i konkurrensen med andra städer i Sverige, främst grannstäderna i regionen.

Men även om de frågor som är tydliga i dagens teoretiska stadsbyggnadsdiskurs uppenbarligen avspeglas även i det praktiska stadsutvecklingsarbetet ute i landet, tydliggör vårt samtal med Staffan och Mats att det finns en stor skillnad mellan teori och praktik. Denna skillnad består helt enkelt i att konfronterandet med en verklig situation gör det svårare att hävda att en viss typ av stadsutveckling, en viss idé inom diskursen är överlägsen och bör tillämpas. Det praktiska planeraryrket på en kommun handlar uppenbarligen till stor del om annat än teoretiska grubblerier kring den ultimata stadens utformning, det handlar exempelvis om pedagogik, diplomati och retorik. Om att lägga fram förslag om förändringar på ett sätt som gör att man får både politiker, allmänhet och företrädare för näringslivet med sig.





Tankar om staden, dess syfte och dess planering

Arbetet med denna essä har tagit avstamp i begreppet stadsmässighet, och kärnan i vårt källmaterial har varit de fem senaste årgångarna av tidskrifterna *Area*, *Arkitekten*, *Arkitektur* och *Plan*. Föregående tre kapitel är dock resultatet av ett vidare kunskapssökande. De har kommit till för att vi velat fokusera på något som vi *inte* i någon större utsträckning kunnat läsa om i tidskriftsartiklarna men ändå funnit viktigt. De gröna frågornas föga framträdande roll i stadsbyggnadsdebatten ledde oss in i arbetet med kapitlet om naturen i staden och om relevansen i att kalla grönområden för barriärer. Debattens starka fokus på Stockholm fick oss att söka oss till Kalmar.

I det här kapitlet återvänder vi till den aktuella stadsbyggnadsdebattens huvudteman och för samman dessa med nya referenser och egna reflektioner. Vi börjar i det som var vårt arbetes utgångspunkt, nämligen definierandet av stadens karaktäristika.

En inkluderande stadsdefinition

Begreppet stadsmässighet visade sig vid vår läsning vara långt ifrån så frekvent använt som vi förväntat oss. Kanske har det blivit otrendigt, kanske är det i dagsläget mera ”rätt” att helt enkelt tala om *stad*.

Övergången från "stadsmässighet" till "stad" skulle kunna vara ett rent språkligt trendskitte, sådana sker hela tiden. Men den kan också betyda något mer, kanske kan den ses som ett tecken på en allmän önskan om att komma bort från det normerande i "mässigheten". En önskan om att behandla det komplexa fenomenet stad istället för något som blivit synonymt med ett stilideal.

Men om det skulle vara så, hjälper det att byta språkbruk? Till viss del tror vi att det gör det. Ord är betydelsefulla och vilka man väljer för att beskriva staden och argumentera kring dess utveckling är av största vikt. I någon mån skapas faktiskt staden i tidningarnas och böckernas spalter av ord. Att gå från "stadsmässighet" till "stad" upplever vi därför som ett steg i rätt riktning. Men sen måste man komma vidare. Ett sätt att göra det är att bredda ordets innebörd; att benämna miljöer som länge kallats för allt möjligt annat än stad, just för stad. Diskussionerna om vad en stad *är* och hur staden *bör utvecklas* har ofta blandats samman, vilket är olyckligt.

Man kan självfallet argumentera för att en viss typ av stad är *bättre* än en annan, det är ett givet inslag i en stadsbyggnadsdebatt och det är den typen av diskussioner som i förlängningen leder till att stadens årsringar får olika uttryck. Det är dessutom listig retorik att tala om den typ av stad man själv föredrar som om den vore den äkta, riktiga och naturliga staden. Likväl finner vi det svårt att försvara en argumentation som handlar om att slå fast "sanningar" om stadens karaktäristika. Att låta begreppet stad bli synonymt med de sätt att

planera och bygga som man själv förordar är egentligen dumt på samma sätt som att påstå att man har Gud på sin sida i en världspolitisk konflikt.

Det här ska inte ses som ett ogiltigförklarande av stadsbyggnadsdebatten som sådan. Fastslåendet av ”sanningar” kommer att fortgå – i denna debatt såväl som i politiken och i andra mänskliga forum. Men vi tror att det är meningsfullt att skilja på stadsdefinition och stadsvision, att göra tydlig skillnad på vad man anser att en stad är och hur man önskar att den ska bli. Jane Jacobs har inspirerat många till precisa beskrivningar av vad stad *är*, men själv är hon ärlig med sin subjektivitet när hon, i förordet till *Den amerikanska storstadens liv och förfall*, skriver att hon koncentrerat sig på storstäder och deras centrala delar därför att hon tycker bäst om dem, för att det är den stadstyp hon bryr sig mest om. Föredömligt. Likaså är Ola Andersson välgörande ärlig med sin subjektivitet när han kallar sitt slutord i *Sthlm at Large* för ”Så här tycker jag”.

Hur tycker *vi* då? I linje med det nyss förda resonemanget börjar vi med att beskriva det som vi menar att staden *är*, det vill säga vad ordet stad betyder för oss.

Vi vill hävda en vid och rymlig stadsdefinition, inte en detaljerad och exklusiv. Staden är både bra och dålig, i den ingår både miljöer som vi finner föredömliga och miljöer som vi starkt ogillar. Denna variation hör till stadens väsen. Det finns i verkligheten ingenting sådant som ”riktig stad” eller ”naturlig stad”. Det finns inget sådant som ”den goda staden”, för staden är varken god eller ond. Den är istället lika komplex som

de människor som skapat den och lever i den. Varje människa har både sympatiska och mindre sympatiska sidor; i en samling av människor kan följaktligen goda idéer ta fart och livet kan bli både roligare och enklare, men samtidigt kan problem och konflikter göra sig påminda. Det finns heller inget sådant som en ”stadens renässans”, för staden har aldrig varit död. I Sverige har den tvärtom varit på stark frammarsch alltsedan industrialismens genombrott vid slutet av 1800-talet, när inflyttningen från landsbygden till städerna tog fart.

Det är inte mycket vi vill påstå att staden *är*. Det sätt vi vill definiera staden på handlar i slutändan bara om ett fåtal saker. En är täthet, det vill säga ett koncentrerat markutnyttjande, en koncentration av människor och en mångfald olika mänskliga verksamheter och idéer. En annan är utbud, det vill säga tillgång till det man behöver för att leva sitt dagliga liv. I staden finns bostäder, arbetsplatser, service, nöjen och rekreation.

När vi skriver att täthet är konstituerande för staden menar vi inte en specifik grad av täthet, en som motsvarar exempelvis Södermalms rutnätskvarter och ger över 150 lägenheter per hektar, utan helt enkelt en som står i kontrast till landsbygdens gleshet. Täthet i vår stadsdefinition kan vara tämligen ”gles” med nyurbanistiska mått mätt, men vi vill hellre än att tala om gleshet ha en vidare syn på vad tätt är. Tätt behöver inte handla om ett högt exploateringsstal eller tajta gaturum, bara om väl utnyttjad mark. Och väl utnyttjad mark kan innebära väldigt olika saker, eftersom olika människor har olika behov och det därför inte finns något visst stadsmönster som kan sägas vara generellt över-

lägset alla andra. Enligt vårt sätt att se på täthet som en stadskonstituerande egenskap kan exempelvis något så oklassiskt "stadsmässigt" som en skog mitt i stadens bebyggelse vara en del av tätheten, om den är storleksmässigt väl avpassad.

Räcker då täthet och utbud som karaktärer för att definiera stad? Vi vill påstå att det för att en ort ska vara stad dessutom krävs en viss storlek. Det finns orter med effektivt utnyttjad mark och ett förhållandevis stort utbud som ändå knappast kan kallas stad, just på grund av att de inte är tillräckligt stora. Och vad är då tillräckligt stort, var går gränsen för stadskonstituerande storlek? Ett svar är: en stad är så stor och så tät att en följd av dess storlek och täthet blir att det finns fler människor i närheten än man har möjlighet att ha ett förhållande till. Därmed är omgänget med främlingar konstituerande för staden. En annat svar är att en stad är en ort som är så stor att det uppstår ett behov av rekreation och gröna ytor *inuti* den; i en stad går det inte att förlita sig på det omgivande landskapets rekreativa miljöer som man kan göra i mindre orter.

Vi anser att det finns mycket att vinna på att hålla sig med en stadsdefinition som är rymlig och inkluderande. Precisa och därmed starkt normativa stadsdefinitioner vill vi vända oss emot. *Alla* de mönster som mänsklig organisation ger upphov till på platser där många människor lever tätt tillsammans är stadsstrukturer, de bildar stad. En *stadsvision* å andra sidan måste i viss mån vara normerande, eftersom den i mycket högre grad än en stadsdefinition måste rymma personliga ställningstaganden. Men även i sin stadsvision bör

planeraren eftersträva vidsynthet och öppenhet gentemot olika stadsbyggnadsuttryck, för att ta strävandet efter en stad för alla på allvar.

Vi har tidigare argumenterat för att det är olämpligt att använda ordet stadsmässig som ett adjektiv som beskriver substantivet stad, eftersom det kan leda till ett inbillat konsensus om vad man menar att stad betyder. Om man med stadsmässighet syftar på de mål man har med sin stadsbyggnad, och inte på en tidstypisk bebyggelsestil, är det bättre att beskriva de faktiska egenskaper man är ute efter.

Trots att det inte är självklart vilken sorts stad begreppet stadsmässig syftar på, har det idag kommit att höra ihop med en nyurbanistiskt influerad stadsdefinition. Denna definition är vi inte helt överens med. Detta är ytterligare en orsak till att vi kommer undvika att använda stadsmässighetsbegreppet som beskrivande för stad; begreppet har fått en innebörd som inte överensstämmer med vår syn på vad stad är.

Drömstadsliv och vardagsstadsliv

Om stadsmänniskan i allt högre grad förhåller sig distanserad till staden, försämras stadens sociala dimension då, utgör det ett begränsande av urbaniteten? Blir staden sämre om människors intresse för livet i de offentliga rummen avtar? Enligt Staffan Lindholm i Kalmar är det så. Även om en stad har de fysiska förutsättningarna kan den inte sägas vara sant urban om invånarna inte bidrar till stadslivet, om de inte har den rätta urbana mentaliteten. Detta är ett synsätt som

Staffan knappast är ensam om.

Det finns dock, tycker vi, något snålt och begränsande i idén om den urbana mentaliteten och hur man ska bete sig för att vara en sant urban människa som bidrar till stadens puls. Om idealmänniskan, den urbana människan med stort U, säger Louise Nyström i *Arkitektur* 7, 2003, bland annat att hon är pigg och vaken. Ungefär som vore hon en trevlig hundras. Varför kan inte den urbana människan vara slö och likgiltig? Det lär vara precis lika vanligt.

Målet för stadsutvecklingsarbetet måste vara att vi ska kunna bo och samarbeta på ett rättvist och hållbart sätt i en stad som erbjuder en mångfald av upplevelser och möjligheter, inte att attrahera eller uppfostra en viss typ av människa: den goda stadsbon. Staden är inte bara till för dem som har den ”rätta” inställningen. Den finns till för och ska fungera för alla, urbanist som lantis, gammal som ung, rik som pank och så vidare. Allas krav behöver inte, och kan inte, vara uppfyllda överallt samtidigt men som helhet ska det finnas plats för en mångfald av människor, behov och uttryck.

När man studerar debatten bör man fundera på vem som skriver och i vilkas intresse. Vem är det som hörs och vem glöms bort? Lars Orrskog, docent och lektor i samhällsplanering på KTH belyser detta i sin text ”Stora och små berättelser om svenskt stadsbyggande” i *Bor vi i samma stad?* ”I samhällsvetenskapen kommer olika sanningar alltid att konkurrera. [...] Den vars kunskap betraktas som giltig har således makt. Ibland hävdas till och med att den mäktige definierar sanningar vilket är motsatsen till det vanligare påståendet att kunskap

ger makt.” Man kan tillägga att även den som har privilegiet att formulera och definiera vad som ska ses som problem, har stor makt.

Orrskog skriver vidare: ”Den stora frågan för den lyssnande planeraren blir därför vilka berättelser hon ska lyssna till och vilka som ska lyftas fram på bekostnad av andra.” Detta är ett stort ansvar för planeraren som det är viktigt att ta på allvar. Lars Orrskog betonar vikten av att lyssna särskilt noga till de röster som hörs svagast, de som ”inte är av kommersiellt intresse men som kanske överensstämmer med några av de långsiktiga målen såsom jämlikhet, integration och hållbarhet”.

Att ifrågasätta det invanda

Tidigare har vi skrivit om vad vi anser att stad är, hur vi vill definiera ordet. Det vi fortsättningsvis skriver berör vår stadsvision, våra uppfattningar om hur *bra* stad bör vara.

I debatten är det vanligt att man diskuterar i termer av hur mycket stad något är och för många är det viktigt att sträva efter en stad som är så *mycket* stad som möjligt överallt, det vill säga som innehåller så många av stadens egenskaper som möjligt i så stor utsträckning som möjligt. Det är en fråga om intensitet, alltså hur mycket människor det finns, hur tätt husen står och hur höga de är, hur många trafikslag som samsas på samma yta etcetera. Inte lika ofta handlar det om hur mycket lugn och avkoppling en viss plats i staden kan erbjuda. Vi anser att det i en stad finns behov av både

högintensiva och lågintensiva platser och områden. Att alltid sträva efter den högintensiva staden ger inte en stad som är till för alla, en stad där olika människor med olika behov kan trivas. Synsättet att hög intensitet är lika med hög grad av stad behöver nyanseras. Utan rum för tystnad och avskildhet blir det självklart svårare att uppskatta myller och buller; det är alltså *variationen* snarare än intensiteten som är betydande, som är en viktig stadskvalitet.

Man hör ibland uttalandet ”rätt sak på rätt plats”. Vad är då rätt sak? Att jobba efter en plats förutsättningar, att försöka hitta platsens ande, Genius Loci, är viktigt. Svårigheten ligger dock i att skilja på platsens faktiska förutsättningar och de som vi omedvetet tillskriver den. Vilken intensitet som är lämplig är en bedömning som vi till viss del gör med stöd i platsens läge i staden. Detta är en ”förutsättning” som inte avgörs av platsen som sådan utan av värderingar vi har som är kopplade till hur vi är vana att se staden. Det är vi som *ger* platsen denna förutsättning och vi kan lika gärna välja att strunta i den.

Det är viktigt att bråka med uppfattningar kring centrum och periferi. Själva dikotomin kommer alltid att bestå, även om centrum förskjuts och vi får en mer polycentrisk stadsbygd. Det är ofrånkomligt att se på en stad eller en stadsbygd som bestående av perifera delar och mer centrala. Men att dikotomin centrum-periferi är och kommer att förbli en realitet betyder inte att den ska vara knuten till normer för utformning. Man bör undvika att hålla sig med normativa regler för hur gestaltning av centrum och ytterområden ska te

sig, enbart baserade på avstånd till kärnan, och att av gammal vana jobba med en fallande skala i intensitet inifrån kärnan och ut. Det är inte självklart att centralt belägna platser i staden ska vara mer bearbetade och ha en högre grad av gestaltning medan perifera platser behandlas mer extensivt. Det är inte självklart att ett torg i stadskärnan ska kläs i natursten medan ett torg i en förort passar bäst i betong, eller att en centralt belägen park ska ha en högre skötselnivå än en perifer.

Ett alltför starkt fokus på stadskärnan kan leda till centrumdöd, precis som etablering av externcentrum kan göra det. Städernas kärnor riskerar att utvecklas så långt att de inte blir något annat än köpcentrum där endast större affärskedjor och kontor har råd och möjlighet att etablera sig. Släpp dem och utveckla ytterstaden istället! På så sätt kan man avlasta centrum och utveckla staden som helhet. Det här synsättet har Staffan Lindholm och Mats Haglund i Kalmar där två aktuella stadsutvecklingsprojekt handlar om att vitalisera andra delar än stadens traditionella centrum. Att lyfta blicken från Kvarnholmen, Kalmars köpcity förlagt i en rutnätsstad med anor från 1600-talet, är att verka för en vidgning av den gängse och snäva synen på vad som är Kalmars centrum. Det är ett intressant arbetssätt att istället för att kopiera en traditionell och populär stadsstruktur i förtätningar och i byggandet av nya stadsdelar, verka för att vidga synen på vad stad kan vara.

I Kalmar har ifrågasättandet av det invanda till stor del handlat om att bryta sig loss från bilden av den pittoreska, historiskt välbevarade och charmiga staden. Hanterandet av historia kontra förnyelse är en viktig

stadsutvecklingsfråga, inte bara för städer med så tydligt historiskt bagage som Kalmar. Visst är det viktigt för upplevelsen av en stad att man kan se att den funnits i och påverkats av olika tider. Årsringar och andra historiska lager är välgörande för en stads karaktär och viktiga komponenter i staden. Men utveckling måste förekomma för att nya årsringar ska bildas. Därför tror vi på en tillåtande stadsbyggnad med plats för experiment och radikalitet. Historien får inte bli hämmande.

Att ifrågasätta det invanda förhållandet mellan centrum och periferi är viktigt för staden som helhet, inte bara för att ge ytterstadsområden ökad status eller för att rädda de traditionella stadskärnorna från att dö av kontorisering och snobbifiering. I en väl fungerande stad är inte stadskärnan den enda gemensamma angelägenheten. Varje del ska kunna erbjuda något även till människor som bor i andra delar av staden. Om man lyckas få ett flöde till och igenom en stadsdel så finns det förutsättningar för folkliv och för att fler än de som bor i stadsdelen ska se den som en del av sin stad. Gunilla Bandolin, professor i landskapsarkitektur på КТН, tror till exempel att människor kommer komma till Hammarby sjöstad för att vandra längs kajerna (Hallemar, *Area* 3, 2002). På samma sätt bidrar Dania-parkens kanske oväntade funktion som badplats på ett värdefullt sätt till stadslivet i Västra hamnen i Malmö.

Staden bör ha en struktur som är tillräckligt kontinuerlig och sammanflätad för att dess olika delar ska kunna ha mer gemensamt än en kärna. För att uppnå en sådan struktur är det nödvändigt att skapa knutpunkter och tvärförbindelser i stadens yttre delar. Man

ska exempelvis kunna ta sig mellan stadens alla delar med hjälp av kollektivtrafik, utan att vara tvungen att åka via den traditionella kärnan. I arbetet för en sådan stad kan det uppstå situationer då det blir nödvändigt att bryta en sammanhängande grön struktur till förmån för ett flöde mellan stadens bebyggelseområden. Detta är en svår och känslig fråga, där spridningskorridorer för djur och växter och därmed den biologiska mångfalden ibland står i konflikt med människors rörlighet i staden, men vi tror att man med nytänkande och varsamhet kan nå tillfredsställande lösningar.

Parkerna och naturen – delar i stadsutvecklingen

Ska vi bygga en tät stad eller en grön stad? Det är en fråga som finns i debatten och svaret på den är ofta att vi ska bygga en tät stad på bekostnad av den gröna staden. Men är det inte mer intressant och relevant att istället för att tala om tätt eller grönt diskutera kontrasten mellan högintensiva och lågintensiva stadsrum och stadsdelar?

Vi anser att begreppet grönstruktur kan ha negativ inverkan på integrerandet av grönskan i utvecklandet av staden. Att se bebyggelsestruktur och grönstruktur som två separata och konkurrerande strukturer i staden kan ta död på en hel del kreativitet. Det är ett synsätt som fokuserar på problem och konflikt snarare än på möjligheter. Grönskan bör istället ses som en del av stadsstrukturen och grönfrågor som en självklar del i utvecklandet av staden. Ur rent bevarandeperspektiv



Vad är svart, vad är vitt? Stadens form bör inte beskrivas som konkurrerande strukturer av motsatser utan behandlas som en blandad helhet.

kan det förstås finnas en risk med ett sådant synsätt. Det kan uppstå situationer när naturmiljöer får ge plats åt mer bebyggda strukturer till förmån för en bra stadsutveckling.

Jane Jacobs skriver i sin bok *Den amerikanska storstadens liv och förfall* apropå parkens funktioner: ”Stadsdelsparker och parkliknande grönytor brukar traditionellt betraktas som välsignelser för de stackars fattiga människorna i storstäderna. Låt oss för ett ögonblick vända på steken och tänka oss parkerna som stackars fattiga platser som behöver välsignas med besökare och uppskattning. Detta synsätt ligger närmare verkligheten, för det är människorna som välsignar parkerna med sin närvaro och gör dem framgångsrika – eller håller sig borta och dömer parkerna till impopularitet och misslyckande.” Det här är ett synsätt som i stor utsträckning har influerat dagens syn på stadens grönytor. Alexander Ståhle är ett exempel på en tongivande debattör som argumenterar på detta sätt. I Jacobsk anda ses tillgänglighet och antal besökare som den enda värdemätaren som betyder något. Vi tycker att ett sådant synsätt behöver nyanseras. En grönytas värde för det sociala livet kan inte bara mätas i hur intensivt och myllrande detta liv är. Platser för avskildhet och lugn är också viktiga i staden.

Stadens funktioner och motiv

När dagens stadsbyggnadsdebattörer försöker definiera vad stad är, fokuserar de flesta starkt på funktion och inte lika starkt på uttryck. Det är bra. När Lars

Marcus i *Area* 1-2, 2000 skriver om handelstorget som mer intensivt urbant än ett bebyggt kvarter, jämför han det med vad han kallar det ceremoniella torget, en typ av torg som till skillnad från handelstorget utgör ett avbrott i staden. Medan handelstorget utgör ett rumsligt svar på behovet av närhet mellan funktioner, är det ceremoniella torgets uppgift att utgöra ett avstånd och visa upp en bild, gärna av någon av maktens byggnader. Marcus nämner Hötorget och Sergels torg i Stockholm som exempel på ett handelstorg respektive ett ceremoniellt torg, och menar att det senare inte hör hemma i den urbana traditionen, däremot i den arkitektoniska traditionen.

Vi vill ändå försvara stadens motiv som ett *komplement* till fokuserandet på struktur och nyttofunktion. Med motiv menar vi just sådant som enligt Marcus hör hemma i den arkitektoniska traditionen: Utblickar, spektakulära byggnader, öppna rum som kontrasterar mot tät bebyggelse. Vi vill hävda att estetisk funktion i form av variation i stadens täthet och uttryck är en nyttofunktion på samma sätt som närhet är det och att den kompletterar Marcus snäva syn på urban tradition. Det tål att upprepas: lågintensiva platser, annorlunda upplevelser, har stor betydelse som kontrast till stadens intensiva liv och rörelse.

Hötorget och Sergels torg är två närbelägna torg med vitt skilda uttryck och uppgifter, ett exempel på välgörande variation. Båda typerna behövs. Men man kan ifrågasätta Marcus syn på Sergels torg som framför allt ett motiv, torget används ju faktiskt intensivt, inte bara som rörelsestråk utan också för demonstrationer

med mera. Ett tydligare exempel finner man i Kalmar, där två torg av synnerligen olika karaktärer, Larmtorget och Stortorget, ligger i varsin ända av en central shoppinggata. Larmtorget omges av restauranger med populära uteserveringar som under sommarhalvåret upptar en stor del av torgytan. På den yta som är kvar samsas träd, cykelparkeringar, bänkar, en stor skulptur med fontän, en glasskiosk, en liten scen för uppträdanden samt urnor med sommarblommor. Stortorget däremot, som omgestaltades 2003, är extraordinärt i sin långt drivna renhet och avskalning. Det består helt enkelt av en enda stor fältstensyta med diskreta variationer, och på denna yta står Kalmars lejongula, mäktigt jordnära barockdomkyrka. Stadsrummets form är här central; det avskalade torget lyfter fram inte bara domkyrkan, utan också fasaderna hos de hus som bildar torgets väggar. Medan Larmtorget är stadslivets torg är Stortorgetets själ motivets, poesins.

Ytlig tydlighet

Lars Marcus pekar på en intressant skillnad hos stadens olika delar när han delar upp dem i tillhörande den urbana respektive den arkitektoniska traditionen, även om vi anser att han går för långt. Vi kan inte hålla med om att den urbana traditionens platser skulle vara så mycket viktigare och mer konstituerande för staden än den arkitektoniska traditionens. Men även om Lars Marcus resonemang är långt drivna och innebär en förenkling av verkligheten, tycker vi att deras kärna är relevant och kan användas för att belysa ett dilemma i

dagens stadsbyggande: förlitandet på märkvärdig arkitektur i strävandet efter den konkurrenskraftiga staden.

I dagens stadsbyggande har motivskapandet gått överstyr. Löjeväckande stor vikt läggs idag vid att genom utformning ”sätta staden på kartan” och denna iver att manifesteras den egna orten tar sig ofta uttryck i byggandet av landmärken. Man jobbar med associationer, precis som Lars Marcus skriver; man jobbar med uttryck som kommit att få symbolisera den välmående konkurrenskraftiga staden. Dessa uttryck är ganska enkla: det rör sig om höjd och storlek.

Moa Tunström skriver i *Bor vi i samma stad?* angående den konkurrenskraftiga staden: ”Lösningarna finns inte i staden eller i regionen, utan måste lockas dit, tycks man mena, och det är fascinerande lika strategier man tror på i många delar av Europa. Upplevelseindustri, turism, design och högteknologiska företag är exempel på satsningar som verkar ha hög internationell giltighet.”

Tunström pekar här på globaliseringens utslätande effekt, på att städernas och regioners tävlan knappast leder till ett utvecklande av autenticitet och originalitet. Denna likriktning i konkurrensens namn gör sig tydlig även när det gäller de landmärkesbyggnader som idag växer upp som svampar ur jorden, och som i framtiden kommer att utgöra något av ett monument över vår tid. Man bygger höghus, och istället för att ställa dem i grupp och låta dem utgöra helheter placerar man ut dem ett och ett, som signalflaggor.

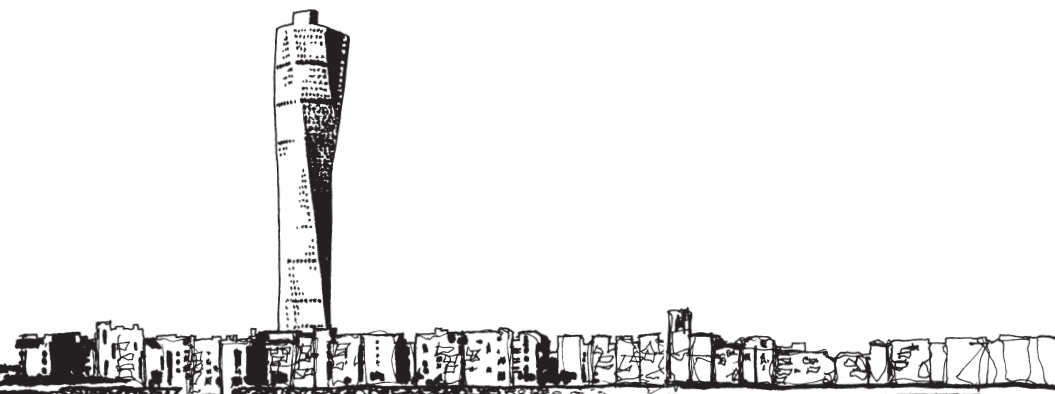
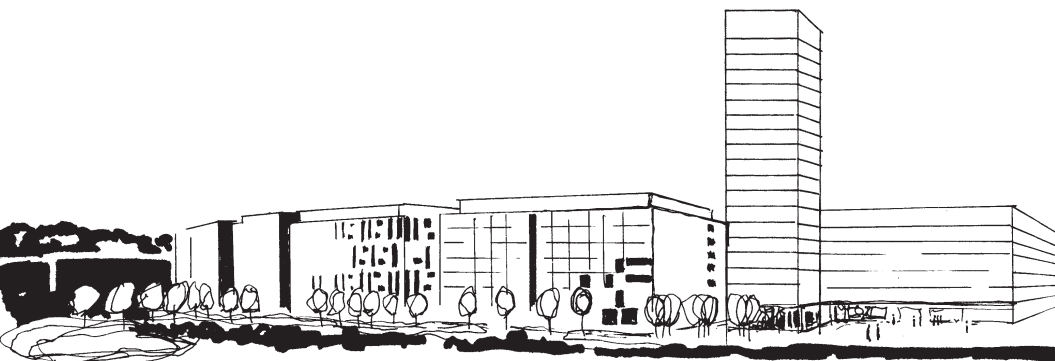
Som exempel på höghuspinnar av detta slag kan nämnas planerna för centrumutveckling i Mölndal och

Lerum, två av Göteborgs kranskommuner. På båda ställen får ett högt hus spela en nyckelroll i vitaliserandet av orten.

På Mölndals kommuns hemsida kan man läsa: "Förslaget är med avsikt något uppkäftigt, kaxigt om man så vill. Det blir det högsta huset i regionen. Huset är *drygt* 120 meter med 39 våningar och blir det högsta i regionen. Mölndal ska attrahera och synas. Det ska ha en internationell prägel. Vi ska ha saluhall, restauranger, kaféer, galleria med många klädesbutiker, upplevelser för barn, livsmedelsaffärer med mera. Kopplat till dessa kommersiella inslag skall det finnas ett kulturhus och utbildningsmöjligheter. Bilarna flyttar ner under jord och försvinner från gatubilden."

I Lerum slår man på en lite mindre trumma och planerar ett betydligt mer modest utropstecken, men argumentationen på hemsidan är ungefär densamma. Det nya höghuset i centrum ska visa för besökare och förbipasserande att Lerum lever och mår bra. Det ska stolt resa sig uppåt och genom sitt stolta uttryck också väcka stolta känslor i Lerumborna. Detta om något är att jobba med associationer!

"Mot värdet av höghuset som manifestation talar att nästa höghus förtar denna effekt", skriver Claes Caldenby i *Arkitektur* 7, 2000. Riktigt. För att höghuset ska fungera som landmärke krävs att det på något sätt är unikt, men uniciteten har helt gått förlorad idag. De höga husen *är* inte längre landmärken, utan ett slags mönsterlösning för hur man markerar en plats eller en orts betydelse, det vill säga den betydelse man *önskar* att platsen ska ha.



Lars-Henrik Ståhl skriver i sin artikel "Stort eller mycket" i *Arkitektur* 1, 2004 om dubbelheten i stora byggnader och storskaliga stadsplaner. Å ena sidan symboliserar det stora "excess, överdåd, slöseri, fetma", å andra sidan "kittlar det sinnena" och "förskjuter in- vanda föreställningar". Vi skulle vilja påstå att många av de landmärkesbyggnader som planeras och byggs idag, exempelvis det hiskeliga komplexet i Mölndals centrum, står för fetma snarare än ett kittlande av sin- nena. Det handlar inte om nyskapande och kreativitet, utan rätt och slätt om vardagstristess i lyxförpackning. Om man tittar på de många pinneprojekten i ljuset av varandra blir de lustiga. Hur kan det komma sig att en viss form, en viss profil i stadslandskapet, kommit att bli den självklara symbolen för välmående stad, bety- dande plats?

Vi ansluter oss helhjärtat till de debattörer som kriti- serar place marketing dels för att det idag tycks finnas en övertro på imagebyggandets betydelse för en stads attraktivitet, dels för att ett för stort fokus på stora symbolprojekt hotar att gå ut över det mindre glamo- rösa samhällsförbättrandet.

För det första: Ska man bygga landmärken ska det göras med kreativitet och sann originalitet, inte som ett lamt efterapande av ett uttjatat koncept. Staden måste få vara konst, inte bara nyttofunktion. Men när stads- byggandet istället går för mycket åt reklamens håll, och dessutom den trista och ofyndiga reklamens, är det inte bra. För det andra skulle vi önska oss ett större fokus på det lilla och jordnära stadsförbättrande projektet, istället för på det stora och skrytsamma som motiveras

Motstående sida: Varvshol- men i Kalmar, Kungsholmen i Stockholm och Västra ham- nen i Malmö. Tre exempel på ett motiv som börjar kännas något uttömt.

med att ”sätta platsen på kartan”.

En stad är en plats på jorden, den får inte reduceras till att vara en exklusiv hållplats på väg mot nästa attraktion. En stad är en plats att leva på. Svenska akademins ordboks förklaring av ordet stad blir talande i sammanhanget; många av ordets betydelser har, som vi nämnt tidigare, med trygghet och beständighet att göra. Stad har släktskap med både stadga och stadig och står i motsatsförhållande till flykt och kringflackande. Detta behöver naturligtvis inte stå i konflikt med spännande arkitektur, men att staden är en plats att leva på innebär att vardagen är viktig liksom helgen, festen och finkulturen. Staden måste kunna hantera både det stora och det lilla, både rörligheten och det stilla. Och i dagsläget, när konkurrens och stora projekt är i fokus tror vi att det platsbundna, stillastående, långsamma livet måste hävdas gentemot den mer uppmärksammade och högre värderade mobiliteten.

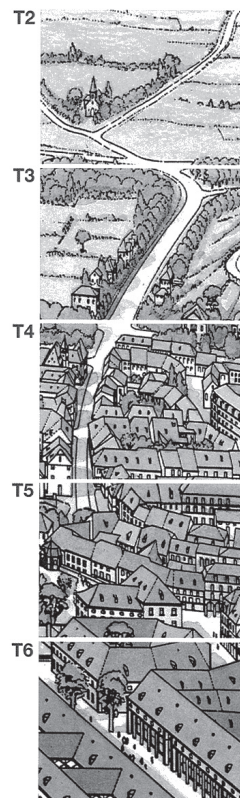
Modernism och antimodernism i det unga planerarhjärtat

Planeringsverket i den form det har idag kritiserats starkt i debatten. Ett förkastande av det och metoder för att hantera det spontana och oplanerade efterfrågas. Det är dock ingen som på allvar verkar tycka att planeringen helt ska upphöra; frågan gäller snarare i vilken utsträckning man ska planera och hur planeringens regelverk ska vara utformat.

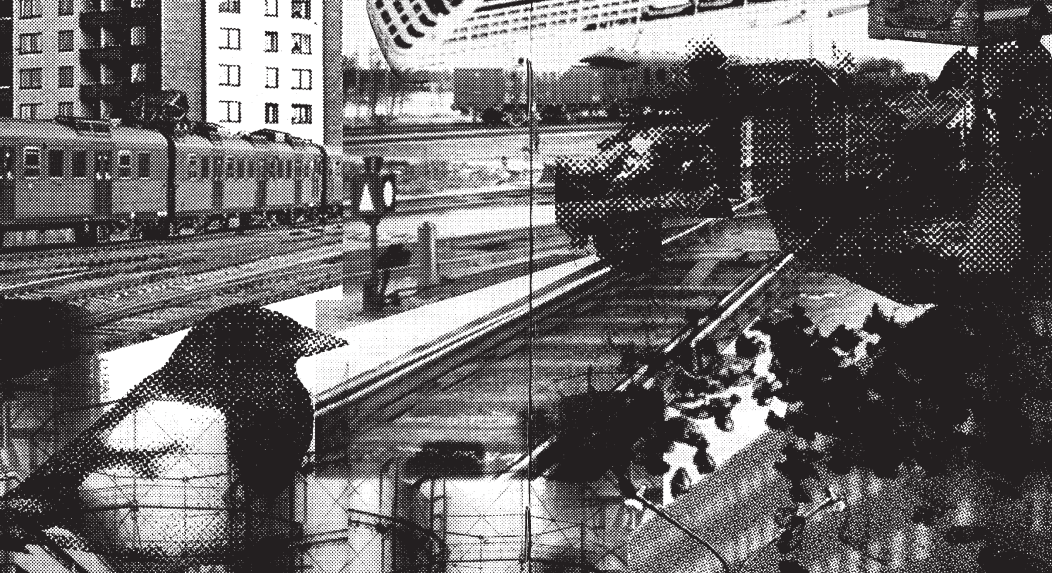
Om man betraktar planering som ett fenomen som till stor del hör hemma i ett modernistiskt tänkande,

vilket vi tycker att man kan göra, kan man i den anti-modernistiska samtiden finna två vitt skilda synsätt där det ena av dem, roligt nog, har starkt modernistiska drag när det gäller graden av hur mycket man kan och bör styra med planering. Vi syftar på New Urbanism. I *Arkitektur* 8, 2004 gör redaktören Lena From en intervju med Andrés Dunay, en av den amerikanska rörelsens grundare. Han berättar att de tidiga New Urbanism-projekten hade en lägre grad av styrning än de som genomförs nu, att arkitekterna i början förmådde att en viss husutformning automatiskt skulle styra användningen, men att detta visade sig vara fel; användarna hittade andra möjliga användningsområden än de som var avsedda. ”Deras och andras privata lösningar på frågor som inte styrts av något regelverk blev, ansåg vi, oftast till det sämre. Vår slutsats blev att vi inte kan lämna några blottor. Nu reglerar vi allt, från verandornas överhäng till områdenas skyltning.”

Mot denna ambitiösa detaljstyrning står det andra synsättet, som kan exemplifieras av den argumentation om stadens utveckling som förs fram av Färgfabriken. Ett fokus på den spontant framväxande staden efterfrågas redan i *Sthlm at Large*. Ännu tydligare är detta fokus i Färgfabrikens nya satsning Urban Turntable. Under seminariet som hölls i januari 2006 och som refereras på Sveriges Arkitekters hemsida, talades det om att planeringen behöver ta ett steg tillbaka. Syftet med och resultatet av seminariet och det efterföljande workshop-arbetet presenteras i en liten skrift som talar om underifrånperspektiv, medborgardialog och bebyggelse som inte planeras färdig utan kan utvecklas



”The Transect”. Stads-karak-tären planerad från kärna till periferi enligt New Urbanism. Bildkälla: *Arkitektur* 8, 2004



Omslaget till Färgfabrikens häfte "The Urban Turntable". Staden som collage. Bildkälla: Färgfabriken.

över tid. Titeln Urban Turntable och det lilla häftets utformning indikerar vilket perspektiv man vill lyfta fram: stadsutvecklingsarbete handlar om att som en DJ mixa samman stadens musik till något dansant och väljudande – staden är ett collage som ständigt byggs på och förändras, bit läggs till bit och helheten växer fram organiskt, oförutsägbart.

Längtan efter något annat, en friare och mer dynamisk stadsutveckling, som man anar hos vissa debattörer, har sympatiska drag. Men i någon grad måste utvecklingen förstås ändå styras. Det sociala ansvaret, miljömässiga krav och så vidare kräver en övergripande struktur och genomtänkta riktlinjer. Vi tror på planering, vi tror att man måste tro på planering. Som snart färdiga landskapsarkitekter är vi inte alls benägna att överge tron på planeraryrkets relevans.

Kan man tro på planering och samtidigt bejaka en postmodern kunskapssyn? Det postmoderna är helt

klart en utmaning för planeringen, en nyttig utmaning. Det är viktigt att göra upp med bilden av planeraren som objektiv och distanserad. Vi behöver lämna föreställningen att bara vi samlar på oss tillräckligt mycket kunskap baserad på fakta så kommer vi nå fram till ett facit. ”Det finns inga sanningar vad gäller planering” sa Staffan Lindholm till oss under vårt besök i Kalmar, och vi tror att han har rätt. Däremot tror vi att man begår ett stort misstag om man ger upp sin *strävan* efter att vara objektiv. För att man som planerare ska kunna förhålla sig ödmjukt, lyhört och lyssnande i sitt yrkesutövande måste man vara medveten om och bråka med sina egna värderingar och uppfattningar. Att, som vi nämnt ovan, göra tydlig skillnad på vad man anser att en stad är och hur man önskar att den ska bli, är ett sätt att vara noga med planerarrollen, att hålla sig medveten om både sin subjektivitet och sin strävan efter objektivitet.

Johan Asplunds råd att ”om påståenden om sociala fenomen eller om den sociala verklighetens natur alltid fråga sig: Varför i helvete då då?” är i högsta grad användbart för planeraren. Att tillämpa frågan på det man själv tänker och tycker är ett sätt att vända upp och ner på sina referensramar, ett sätt att växla perspektiv. Allt kan ifrågasättas; man får inte bli så bekväm att man låter bli att utmana etablerade ”sanningar”. Samtidigt kan man inte *bara* ägna sig åt att fråga varför, åt att utmana eller till och med radera invanda tankesätt. Gjorde man det skulle ingenting någonsin bli uträttat. För att kunna genomföra något måste man också våga tro på ett förhållningssätt och tillämpa det. Det viktiga är att

kunna växla mellan övertygelse och handling å ena sidan och ifrågasättande och eftertanke å andra sidan.

Raserandet av myten om den objektiva, distanserade planeraren blir paradoxalt nog ett legitimerande av planeraren och detta är oerhört befriande. Den tid vi befinner oss i, med sitt postmoderna hävdande av att det inte finns entydiga sanningar och perfekta lösningar, är inspirerande. Vi är glada över att slippa exempelvis 70-talets detaljerade normer och tabeller för utformning av bostadsnära utemiljö. Sådana styrmedel, matriser, skulle ta bort meningsskapandet från vårt arbete, reducera oss till att vara skenbart opartiska, objektiva och därmed oengagerade.

Staden ska skapas av alla, menar Ola Andersson med flera. Men långt ifrån alla är intresserade av att skapa staden, många vill faktiskt bara leva sina stadsliv och koncentrera sin tankemöda och sitt engagemang på helt andra saker än fysisk planering och stadspolitik. Och vad är en stadsplanerare – jo, en människa som valt att intressera sig för staden och ägna sig åt den på heltid. Planerarens expertkompetens är en följd av just ett sådant personligt engagemang som Andersson med flera betonar. Vi har valt vårt planerande yrke utifrån ett sådant intresse, utifrån engagemang och skaparlust.

Epilog

Vi har skrivit vårt examensarbete i formen av en essä. Essä betyder försök, vilket är en bra beskrivning av vad detta arbete är och har varit. Vi har försökt beskriva de senaste årens svenska stadsbyggnadsdebatt på ett någorlunda neutralt sätt. Vi har också försökt att sätta in oss själva och våra tankar som snart färdiga landskapsarkitekter i det sammanhang som denna debatt utgör; vi har försökt sätta ner foten. Det senare har varit det svåraste. Innan vi började såg vi framför oss att vi skulle skriva argumenterande text – i efterhand kan vi konstatera att vi istället skrivit *resonerande* text, full av ”å ena sidan” och ”å andra sidan”. Likväl har vi funnit svar på de flesta av de frågor vi ställde oss inför arbetet. Vi vet nu hur vi vill se på vad en stad är, hur vi vill använda stadsmässighetsbegreppet och hur vi ser på naturens roll i staden.

Det finns två förklaringar till att vår text är mer resonerande än argumenterande. Den ena är att vi är två, och att vi samarbetat tätt. Resultatet är vårt gemensamma och innehåller bara sådant som vi båda kan stå för. Och även om vi i mångt och mycket har likartade värderingar, har det under arbetets gång uppstått situationer där vi inte varit helt ense och därmed tvingats kompromissa. Diskussionerna har varit givande, och skulle vi börja om från början med arbetet

skulle vi även då prioritera dessa samtal, det ständiga ifrågasättande som tvåsamheten inneburit, framför att producera skarpt debatterande text.

Den andra förklaringen till textens karaktär är att arbetets fokus legat på en teoretisk och övergripande nivå. Ett mer omfattande arbete hade med fördel kunnat innehålla även en praktisk del, där resonemangen hade kunnat testas och vässas: ett exempel som varit vårt eget. Vi ser följaktligen ivrigt fram emot att få pröva och utveckla våra uppfattningar i praktiken i våra framtida yrkesliv, och tror att denna teoretiska bakgrund gjort oss väl rustade att ta ställning, formulera våra ståndpunkter och delta i debatten.

Arbetet har alltså ännu inte lett till att vi positionerat oss, ”valt sida”, ställt oss själva på en specifik plats i stadsbyggnadsdebattens landskap. Däremot har vi under våren påbörjat en utvecklande process och vi är nöjda med vad vi hittills lärt. Resultatet har delvis blivit ett annat än det vi såg framför oss innan vi började, men knappast ett sämre. Vi föreställde oss starka åsikter och manifest. Och fick – helt enkelt – en mer nyansrik bild av staden.

Om tidskrifterna

Arkitekten

Sveriges Arkitekters medlemstidning, som utkommer med tolv nummer om året och innehåller såväl information om fackliga frågor som reportage och debatt om arkitektens arbete och arkitekturens villkor och förutsättningar. Sveriges Arkitekter bildades 1 juli 2002 och är intresseorganisation för alla Sveriges arkitekter, inredningsarkitekter, landskapsarkitekter och planeringsarkitekter. Första numret av *Arkitekten* kom i augusti 2002. Sveriges Arkitekter har 9500 medlemmar och *Arkitekten* når därmed 95 % av alla yrkesverksamma arkitekter i Sverige.

Arkitektur

Ges ut av Arkitektur Förlag AB, ett oberoende bolag som ägs av Sveriges Arkitekter. *Arkitektur*, som har funnits sedan 1901, är Nordens största prenumererande arkitekturtidskrift och har för närvarande 6200 prenumeranter samt en TS-kontrollerad upplaga på 7100 exemplar (TS=Svensk Tidningsstatistik). Tidskriften, som utkommer med åtta nummer per år, dokumenterar och recenserar främst svensk arkitektur men ger även internationella utblickar. Fokus ligger på byggnad, men även stadsplanering, inredning och landskap tas upp.

Area

Tidskriften utkom med fyra nummer per år under 2000-2002 och ett avslutande nummer år 2003. *Area* gavs fram till Sveriges Arkitekters bildande ut av LAR, Landskapsarkitekternas riksförbund, därefter av Sveriges Arkitekter. *Area* nådde en relativt liten läsekrets av främst

landskapsarkitekter. Tidskriftens ambition var att debattera för landskapsarkitekturen och stadsplaneringen viktiga frågor; i första numret skriver redaktionen ”Vi vill inleda den diskussion vi saknat.”

Plan

Föreningen för Samhällsplanerings medlemstidning, vilken grundades 1947. Föreningen har omkring 1200 medlemmar och tidskriften når många av Sveriges professionella planerare. Till *Plans* fokusområden hör kommunal och regional planering, bostadspolitik, infrastruktur och miljöpolitik. Ambitionen är att nå ut till såväl specialister som till en intresserad allmänhet. *Plan* utkommer med sex nummer per år.

Ett urval debattörer

Jane Jacobs

Född 1916, död 2006. Amerikansk-kanadensisk författare och journalist som saknade formell utbildning inom stadsplanering men som genom sina böcker, främst *The Death and Life of Great American Cities* från 1961, har haft mycket stort inflytande på stadsbyggnadsdebatten, även den svenska. Jane Jacobs tankar om staden känns igen i den ny-urbanistiska rörelsen; gatan som viktig stadsmiljö och den traditionella staden som förebild är viktiga teman.

Louise Nyström

Född 1942. Arkitekt SAR/MSA, utbildad vid KTH, examen 1966. Teknologie doktor vid Chalmers tekniska högskola 1989. Louise Nyström är medarbetare i Boverkets ledning samt adjungerad professor på sektionen för teknokultur, humaniora och samhällsbyggnad vid Blekinge tekniska högskola. Hon har tidigare varit sekreterare för Stadsmiljörådet. Louise Nyström är en av många aktuella debattörer som är tydligt influerade av Jane Jacobs.

Bosse Bergman

Född 1942. Stadsbyggnadshistoriker vid institutionen för Samhällsplanering, KTH. Bosse Bergman forskar kring stadens struktur och offentliga ytor. Han fokuserar även på stadens handel, exempelvis i boken *Handelsplats, shopping, stadsliv: en historik om butiksformer, säljritualer och det moderna stadslivets trivialisering*, 2003.

Johan Rådberg

Född 1942. Arkitekt SAR/MSA, utbildad vid KTH, examen 1968. Teknologie doktor vid KTH 1998. Johan Rådberg är professor i stadsbyggnad vid Lunds tekniska högskola och har medverkat i ett antal forskningsrapporter om svenska stadstyper. I boken *Den svenska trädgårdsstaden* som utkom 1994 hävdar Rådberg att trädgårdsstadens karaktärsdrag har stora kvalitéer som bör anammas även i dagens stadsplanering.

Jerker Söderlind

Född 1955. Journalist och arkitekt SAR/MSA, utbildad vid KTH, examen 1987. Teknologie doktor vid KTH 2002. Jerker Söderlind är forskare vid institutionen för Samhällsplanering, KTH. Han har bland annat författat böckerna *Stadens renässans*, 1998, och *Stockholms satelliter*, 2000, i vilka han bland annat kritiserar den modernistiska stadsplaneringen.

Ola Andersson

Född 1961. Arkitekt SAR/MSA, utbildad vid KTH, examen 1989. Ola Andersson är delägare i AI arkitekter AB som har kontor i Stockholm. Andersson har sedan tidigt 90-tal varit verksam som arkitekturskribent i svensk press och facklitteratur och han är en av redaktörerna till boken *Sthlm at Large* som gavs ut av Färgfabriken 2004.

Lars Marcus

Född 1962. Arkitekt MSA, utbildad vid KTH, examen 1991. Teknologie doktor vid KTH 2000. Lars Marcus är forskare vid Arkitekturskolan, KTH och driver företaget Spacescape AB tillsammans med Alexander Stähle och Tobias Nordström. Lars Marcus specialområde är stadens form med fokus på Space syntax som analysmetod.

Alexander Stähle

Född 1974. Landskapsarkitekt LAR/MSA, utbildad vid SLU Ultuna, examen 2000. Doktorand vid arkitekturskolan, KTH. Hans licentiatavhandling från 2005 har titeln "Mer park i tätare stad". Stähle är medarbetare i Spacescape AB tillsammans med Lars Marcus och Tobias Nordström och hans specialområde är stads-, landskaps- och tillgänglighetsanalyser med särskilt fokus på park och friytor. Stähle har arbetat med Stockholms stads parkprogram samt Sociotopkartan för Stockholms inner- och ytterstad.

Moa Tunström

Född 1975. Filosofie magister i samhällsplanering och doktorand i kulturgeografi vid forskarskolan *Urbana Studier – städer och regioner i förändring*, Örebro universitet. Moa Tunström forskar kring samhällsplanerings- och stadsbyggnadsfrågor med inriktning på det svenska stadsbyggandets retorik och praktik kring sekelskiftet 2000. Tunström är en av redaktörerna till boken *Bor vi i samma stad?* utgiven av Pocky, 2005.

Källförteckning

Böcker

Andersson, Ola, 2004, "Så här tycker jag", i *Sthlm at Large, Handbok om framtidens Stockholm*, Jan Åman, Ola Andersson & Leila El-Sherif Wollheim (red.), Färgfabriken, Stockholm, ISBN 91-973787-7-1

Andersson, Ola, 2004, "Intro 2: Varför finns Stockholm?", i *Sthlm at Large, Handbok om framtidens Stockholm*, Jan Åman, Ola Andersson & Leila El-Sherif Wollheim (red.), Färgfabriken, Stockholm, ISBN 91-973787-7-1

Andersson, Ola, 2005, "Ett fall och en lösning" i *Stockholm, den växande staden*, Ulf Sörenson (red.), Samfundet S:t Erik, Stockholm, ISBN 91-85267-03-1

Andersson, Torbjörn, 2000, *Utanför staden, parker i Stockholms förorter*, Stockholmia förlag, Västervik, ISBN 91 7031 098x

Asplund, Johan, 1970, *Om undran inför samhället*, Argos, Lund 2004, ISBN 91 7006 000 2

Berglund, Ulla & Jergeby, Ulla, 1998, *Stadsrum människorum – att planera för livet mellan husen*, Byggforskningsrådet, Västerås, ISBN 91-540-5812-0

Bergström, Inger & Forshamn, Magdalena, 2004, *Nya stadsbyggnadsidéer – forskning och utveckling*, Arkus, Stockholm

Borret, Kristiaan, 2005, "Diffusa städer", i *Bor vi i samma stad? Om stadsutveckling, mångfald och rättvisa*, Ola Broms Wessel, Moa Tunström & Karin Bradley (red.), Pocky, Kristianstad, ISBN 91-85011-23-1

Falkheden, Lena, 2005, "Initiativ för hållbar utveckling i staden", i *Bor vi i samma stad? Om stadsutveckling, mångfald och rättvisa*, Ola Broms Wessel, Moa Tunström & Karin Bradley (red.), Pocky, Kristianstad, ISBN 91-85011-23-1

Florgård, Clas, 2005, "Grönskan spelas bort", i *Spelet om staden*, Gun Frank (red.), Forskningsrådet Formas, Stockholm, ISBN 91-540-5952-6

Hilding-Rydevik, Tuija, 2005, "Hållbar utveckling – en dimridå?", i *Spelet om staden*, Gun Frank (red.), Forskningsrådet Formas, Stockholm, ISBN 91-540-5952-6

Jacobs, Jane, 1961, *Den amerikanska storstadens liv och förfall*, Daidalos, Göteborg 2005, ISBN 9171732160

Johnson, Göran, "Flera kärnor – en ny möjlighet för staden", i *Stockholm, den växande staden*, Ulf Sörenson (red.), Samfundet S:t Erik, Stockholm, ISBN 91-85267-03-1

Lilja, Elisabeth, 2005, "Segregationen och stadens form, exemplet Servicehuset", i *Stockholm, den växande staden*, Ulf Sörenson (red.), Samfundet S:t Erik, Stockholm, ISBN 91-85267-03-1

Orrskog Lars, 2005, "Stora och små berättelser om svenskt stadsbyggande", i *Bor vi i samma stad? Om stadsutveckling, mångfald och rättvisa*, Ola Broms Wessel, Moa Tunström & Karin Bradley (red.), Pocky, Kristianstad, ISBN 91-85011-23-1

Raattamaa, Lars-Mikael, 2005, "Sprawl nation vs. Metronormativiteten", i *Bor vi i samma stad? Om stadsutveckling, mångfald och rättvisa*, Ola Broms Wessel, Moa Tunström & Karin Bradley (red.), Pocky, Kristianstad, ISBN 91-85011-23-1

Ruben Nyström, Charlotte m.fl., 2005, "Att skapa urbana livsmiljöer", i *Bor vi i samma stad? Om stadsutveckling, mångfald och rättvisa*, Ola Broms Wessel, Moa Tunström & Karin Bradley (red.), Pocky, Kristianstad, ISBN 91-85011-23-1

Stähle, Alexander, 2005, "Mer park i tätare stad", i *Stockholm, den växande staden*, Ulf Sörenson (red.), Samfundet S:t Erik, Stockholm, ISBN 91-85267-03-1

Svensson, Per, 2004, "Tallbarrstalibanism", i *Sthlm at Large, Handbok om framtidens Stockholm*, Jan Åman, Ola Andersson & Leila El-Sherif Wollheim (red.), Färgfabriken, Stockholm, ISBN 91-973787-7-1

Söderlind, Jerker, 2005, "Idiotmått och knasbilligt – mångfaldens nytta", i *Stockholm, den växande staden*, Ulf Sörenson (red.), Samfundet S:t Erik, Stockholm, ISBN 91-85267-03-1

Söderlind, Jerker, 2005, "ABC för Stockholm", i *Stockholm, den växande staden*, Ulf Sörenson (red.), Samfundet S:t Erik, Stockholm, ISBN 91-85267-03-1

Tunström, Moa, 2005, "Konkurrenskraft, hållbarhet och flerkärnighet – EU-retorik och realitet", i *Bor vi i samma stad? Om stadsutveckling, mångfald och rättvisa*, Ola Broms Wessel, Moa Tunström & Karin Bradley (red.), Pocky, Kristianstad, ISBN 91-85011-23-1

Tunström, Moa, 2005, "Staden som scen, bostad och paradox", i *Bor vi i samma stad? Om stadsutveckling, mångfald och rättvisa*, Ola Broms Wessel, Moa Tunström & Karin Bradley (red.), Pocky, Kristianstad, ISBN 91-85011-23-1

Nya svenska ordboken, 1999, Språkdata och Norstedts Ordbok, Göteborg, ISBN 91-7227-109-4

Nationalencyklopedin, nr 17, 1995, Bokförlaget Bra Böcker AB, Högnäs, ISBN 91-7024-620-3

Tidskrifter

Andersson, Petra, "Naturens rätt", *Area*, nr 3, 2001

Bergdahl, Eva & Rönn, Magnus, "Funktionsintegrering som problem i planeringen", *Plan*, nr 1, 2001

Bergman, Bosse, "Handelsplatserna som skapade staden", *Arkitektur*, nr 1, 2005

Bergman, Bosse, "Staden på spåren", *Arkitektur*, nr 7, 2005

Bexelius, Åsa & Jarneus, Johanna, "En stad blir till?", *Area*, nr 1-2, 2000

Caldenby, Claes, "Varumärke och arkitektur", *Arkitektur*, nr 2, 2006

Carlestam, Gösta, "Vägar, gator eller stadsrum", *Arkitektur*, nr 8, 2001

Corner, James, "Ecology and Landscape as Agents of Creativity", utdrag från en essä ursprungligen publicerad i "Ecological design and planning" 1999, *Area*, nr 3, 2001

Ekstam, Helen & Korkkinen, Leif, "Kampen om staden och det urbana", *Plan*, nr 1-2, 2002

Engström, Carl-Johan, "Intryck från Bo01", *Plan*, nr 2-3, 2001

Engström, Carl-Johan, "Viktigt dokument som behöver koncentreras" *Plan*, nr 4, 2002

Engström, Carl-Johan, "Stadsdesign eller stadsläkning?", *Arkitektur*, nr 3, 2002

Forsell, Håkan, "Du sköna nya stad", *Area*, nr 1-2, 2000

From, Lena, "Urbanist som är säker på sin sak", *Arkitektur*, nr 8, 2004

Gullbring, Leo & Hellström Maria, "Bo enligt Tham", *Area*, nr 2, 2001

Gunne, Nina, "Splittrat kring grönt", *Arkitekten*, nr 5, 2002

Hallemar, Dan, "Några regianvisningar", *Area*, nr 1-2, 2000

Hallemar, Dan, "Nu stad", *Area*, nr 3, 2002

- Hallemar, Dan, "Den orättvisa staden", *Arkitekten*, nr 3, 2002
- Hultman, Mats, "New urbanism – traditionella småstäder i ny tappning", *Plan*, nr 4, 2002
- Johansson, Johan, "Nollvisionsparken", *Arkitekten*, nr 9, 2004
- Linn, Björn, "Minnet av urbaniteten", *Arkitektur*, nr 3, 2002
- Lundgren, Maria, "På liv och död", *Area*, nr 2, 2001
- Marcus, Lars, "Platser är i vägen", *Area*, nr 1-2, 2000
- Marcus, Lars, "Åter till frågan om funktionen", *Arkitektur*, nr 7, 2000
- Marcus, Lars, "I stadens spår", *Arkitektur*, nr 8, 2005
- Modin, Anna, "Blandstad – en vision, med och utan verklighet", *Plan*, nr 4, 2002
- Nielsen, Tom, "Den postmoderna stadens två paradig", *Arkitektur*, nr 6, 2005
- Nyström, Louise, "För en bättre stadsbygd", *Plan*, nr 4, 2002
- Nyström, Louise, "Stockholms city: Det stora projektets uppgång och fall", *Plan*, nr 1-2, 2002
- Nyström, Louise, "Staden som idealtyp", *Arkitektur*, nr 7, 2003
- Nyström, Louise, "Planering i en marknadsekonomi", *Arkitektur*, nr 7, 2004

Reiter, Ole, "Bo01 missade målen", *Plan*, nr 4, 2001

Ruhmén, Sven-Oskar, "Stockholm – världsstaden!", *Dagens Stockholm*, 2006-04-27

Rådberg, Johan, "Den hållbara staden – en ohållbar vision", *Arkitektur*, nr 7, 2003

Ståhl, Lars-Henrik, "Stort eller mycket?", *Arkitektur*, nr 2, 2004

Stähle, Alexander, "Nytt förhållningssätt till stadens grönytor" *Arkitektur*, nr 3, 2004

Stähle, Alexander, "Parkens återtåg", *Arkitekten*, nr 10, 2004

Sörlin, Sverker, "Stärk staden!", *Arkitektur*, nr 8, 2001

Broschyr

Färgfabriken, 2006, *The Urban turntable*, Wassbergs Tryckeri, Stockholm

Internet

Svenska akademins ordbok - SAOB, 2006-02-06, URL: <http://g3.spraakdata.gu.se/saob/>, Sökning gjord på "stad" 2006-02-28 samt på "barriär" 2006-03-06

Karlberg, Christina, (ansvarig utgivare), 2004-03-03, *Kalmar.se – alla tiders Kalmar*, Kalmar Kommun, URL: <http://www.kalmar.se/templates/Page.aspx?id=4706>, Hämtad 2006-04-19

Nilsson, Sofia, 2005-09-22, *SvD: Flest våldtäkter runt krogar*, Svenska Dagbladet, URL: http://www.svd.se/dynamiskt/inrikes/did_10603582.asp, Hämtad 2006-05-16

Palmeby, Lars, 2006-03-30, *www.lerum.se/upload/Invånarservice/Bygga & Bo/nybyggnation/Tätorts föp/Lerum/Forma Lerum*, Lerums kommun, URL: <http://www.lerum.se/upload/Invånarservice/Bygga%20&%20bo/nybyggnation/Tätorts%20föp/Lerum/Forma%20Lerum%205-6.pdf>, Hämtad 2006-03-21

Ranesköld, Mirja, 2006-04-11, *Grönstruktur*, Boverket, URL: <http://www.boverket.se/templates/Page.aspx?id=1363>, Hämtad 2006-03-29

Samuelsson, Bengt (sidansvarig), 2006-02-20, *Sveriges Arkitekter – Mot en ny urban idé*, Sveriges Arkitekter, URL: <http://www.arkitekt.se/s19000>, Hämtad 06-03-22

Webbredaktionen Mölndals stad, 2005-11-14, *Mölndals stad*, Mölndals kommun, URL: <http://www.molndal.se/>, Hämtad 2006-03-21

Muntliga källor

Haglund, Mats, landskapsarkitekt, Johansson, Per-Olof, parkchef och Lindholm, Staffan, stadsarkitekt, alla på Kalmar kommun
Intervju genomförd i Kalmar, 2006-03-23